Modell Eisen Bahner

ISSN 0026-7422 2A 11059 E 6/93 DM 4,00
hfl 5,00 • öS 30 • SFr 4,00 • dkr 21,00

Raiffeisens Ecke

Fliegender Hamburger

Rasende P 3/5 H

Elektronik-Pfade nach Berlin

Schrittweise von Dresden nach Prag

Modell Eisen Bahner

INHALT 6'93



Die Vennbahn hilft beim Bau des europäischen Hauses. Eisenbahnfreunde aus drei Ländern haben in ihrer Freizeit eine bisher einmalige Museumsbahn geschaffen.

Seite 47

VORBILD

MODELL





Ins Innere geschaut: Der Führerstand der bayerischen P 3/5 von Trix ist in seinem Detailreichtum sehenswert.

Seite 29

Liebe Abonnenten, bitte keine Mitteilung der neuen Postleitzahlen an den Verlag! Wir stellen automatisch um!

RUBRIKEN

Zum Titelbild: Seit Fahrplanwechsel am 23. Mai wird die stark belegte, aus politischen Gründen von der DR vernachlässigte Strecke Helmstedt-Magdeburg elektrisch mit 160 km/h befahren. Kernstück ist das modernste elektronische Stellwerk Deutschlands, das in Eilsleben installiert wurde. Die Züge – erstmals planmäßig auch der ICE und von der BR 103 gezogene IC – stellen sich die Signale selbst auf Fahrt – ein gutes Symbol, daß es auf dem schwierigen Weg zum wirtschaftlichen Zusammenwachsen vorangeht.

Foto: KLAWIAN

Der elektrische Betrieb auf der kaum benutzten Nebenbahn von Müncheberg nach Buckow in der Märkischen Schweiz ist seit Ende Mai eingestellt und wird seitdem mit wesentlich höherem Diesel-Aufwand betrieben. Die Strecke soll sterben. MEB versucht, den Gründen auf die Spur zu kommen.

Seite 16





Das elektronische Stellwerk in Berlin-Westkreuz hat ein ähnliches Niveau wie das in Eilsleben. Noch fährt der ICE daran vorbei.

Seite 6

Habemus papam!

Weiße Rauchzeichen werden aufgelassen, wenn die Kardinäle in Rom einen neuen Papst gekürt haben: Habemus papam. Sie stiegen am 21. Mai in der Maschinenbau GmbH Babelsberg auf, dem ehemaligen VEB Lokomotivbau „Karl Marx" Babelsberg, der Stätte, wo die DR ihre letzten Dampflokomotiven und ihre Großdiesellokomotiven der Baureihe V 180 bauen ließ, zwei Stück pro Tag in der Glanzzeit.

Zwar hatte es im BDEF keine papstlose Zeit gegeben. Im Gegenteil, viele der nahezu 300 Delegierten wiesen nachdrücklich und mit Respekt darauf hin, daß Ulrich Sethe, der bisherige Vorsitzende, sich in der als „Kaiserlose Zeit" bezeichneten Krise um 1988 bereit erklärt hatte, die schwierige Vorstsandsführung zu übernehmen. Dafür wurde ihm mehrfach und unter Beifall der Dank ausgesprochen. Doch die Zeit war wohl reif für einen Wechsel an der Spitze. Einer der Delegierten brachte es auf den Punkt: Das leise, unauffällige, auf Harmonie bedachte Führen des Ulrich Sethe hat damals, 1988/89, wieder Ruhe in den Verband gebracht, hält aber der Rauheit dieser Tage nicht stand. Mehr Zielstrebigkeit, Durchsetzungskraft werden verlangt, und das nicht allein wegen der Abspaltung des eigenständig gewordenen Museumsbahnverbandes vom BDEF, sondern auch wegen der dringend gebotenen Gewinnung eines eigenen Standpunktes in den sich neu organisierenden Strukturen der Deutschen Bahnen. Auf 399 abgegebenen Stimmzetteln erhielt dann auch Wolfgang Schacht aus Hannover 221 Ja-Kreuze.

Wolfgang Schacht war bereits im Vorjahr in Passau in den Vorstand gewählt worden. Mit seiner nunmehrigen Wahl zum Vorsitzenden und dem Ausscheiden von Ulrich Sethe war ein weiteres Vorstandsmitglied neu zu bestimmen. Gewählt wurde Dietrich Kutschik vom Förderverein des Museums für Verkehr und Technik Berlin. Er – langjähriges Hobby Verkehrsgeschichte – nimmt sich des Arbeitskreises Eisenbahnfreunde an.

Ebenfalls neu zu besetzen war die Funktion des Geschäftsführers. Dazu wählten die Delegierten Heinz-Joachim Siegmann aus Hemmingen bei Hannover.

Apropos Delegierte. Der Passauer Verbandstag im vergangenen Jahr war dadurch charakterisiert, daß fünf Vorstandsmitglieder ihren Rücktritt erklärten. Der Delegiertenversammlung gelang es, binnen einer Stunde die Lücken zu füllen und einen neuen Vorstand auf die Bühne und auf die Beine zu stellen. Als in diesem Jahr Wolfgang Ebel als Zuständiger für die Museumsbahner im BDEF das Handtuch warf, verzichtete der Souverän Delegiertenversammlung auf eine Neubesetzung. Man will abwarten, wie sich die Lage angesichts des eigenen Museumsbahndachverbandes entwickelt.

Statt dessen nahm sich die Vollversammlung ausgiebig der Finanzen des BDEF an. Dabei stellte sich heraus, daß diese wohl bereits seit einiger Zeit mit einem Schuldenberg belastet zu sein scheinen, doch so genau sieht da gegenwärtig niemand durch, auch die Kassenprüfer nicht. Sie waren stark genug, mit den Delegierten zu der Meinung zu gelangen, angesichts der Verworrenheit der Situation den Schatzmeister nicht zu entlasten. Das ist – um kein Mißverständnis aufkommen zu lassen – kein wie auch immer gearteter Hinweis auf eventuelle Manipulationen zum persönlichen Vorteil, sondern eine mißliche Situation, in der der vor Jahresfrist gewählte Schatzmeister Prügel bezieht für unbereinigte Dinge, die aus der Zeit vor Passau stammen.

Den Wunsch des Vorstandes, die Finanzmisere durch eine einmalige Umlage von 2,50 DM je Mitglied zu beenden, erfüllten die Delegierten nicht. Sie empfahlen vielmehr ein strenges Sparregime. Und beschlossen bei gleichzeitiger Herabsetzung des Mindestbeitrages von 20 auf 15 Einheiten eine Beitragserhöhung von 6,50 auf 8,50 DM ab 1994. Nicht, weil zu viel Geld in den Kassen der Vereine ist, sondern weil die Bahnen auf ihrem Weg in die Privatwirtschaftlichkeit den BDEF offensichtlich als Ballast empfinden. Wie sonst soll man sich erklären, daß sie die Gewährung von Freifahrscheinen zur Unterstützung der Verbandsarbeit schnöde gestrichen haben? So etwas schlägt in den Reisekosten bei den hohen Fahrpreisen eben kräftig zu Buche.

Der Verbandstag fand zum ersten Mal in einem der neuen Bundesländer statt. Und er fand zum ersten Mal seit längerem wieder Zeit, sich mit den **vor** ihm liegenden Aufgaben und Problemen zu beschäftigen.

Nehmen wir das als ein gutes Omen.

Fritz Borchert

FAHRPLAN  Ausstellungen, Termine, Markt

5.6. Fotospezialtag
im Eisenbahnmuseum Strasshof, mit Lokparaden, Anfahrten u.v.m.
Info: Eisenbahnmuseum Strasshof, Sillerstr.123, A-2231 Strasshof, Tel: 02287/3027, Fax: 02287/3052.

6.6. Fahrzeugschau
mit Modellbahn- und Modellauto-Tauschbörse von 9 bis 18 Uhr.
Am 28.8. Fahrzeugschau von 9 bis 18 Uhr.
Info: Freizeitgruppe „Historische Ellok" im Bw Leipzig Hbf West, Berliner Str. 90, O-7010 Leipzig, Tel: 0341/7243449.

12. 6. Tauschmarkt
Am Tag der offenen Tür führtdie BSW-Modellbahngruppe im AW Cottbus einen Tauschmarkt durch.
Info: Tel. 0355/47 11 32, Jens Balscz.

18. 6. Sonderverkauf Eisenbahnliteratur
Sonderverkauf des transpress-Verlags mit vielen vergriffenen, aber immer gefragten Büchern und Mängelexemplaren aktueller Titel zu stark herabgesetzten Preisen in O-1086 Berlin, Französische Straße 13/14, auf dem Hof, 10.00 - 19.00 Uhr

12.6. Fotosonderfahrt
mit der „Nikki S" von Putbus nach Göhren. Bitte rechtzeitig Fahrkarten bestellen bei: Förderverein zur Erhaltung der Rügenschen Kleinbahn, Binzer Str. 2, O-2335 Putbus, oder Modellbahnclub Saßnitz e.V., Straße der Jugend 2, O-2365 Saßnitz, Tel: 038392/32885.

13.6. FD 1066 Hohenschwangau
Historischer Fernschnellzug mit 01 1066 von Stuttgart Hbf über Ulm–Kempten nach Füssen, Besuch Schloß Neuschwanstein.
Rückfahrt über Buchloe–Augsburg–Ulm nach Stuttgart.
Anmeldung/Info: Eisenbahnclub Adler e.V., Tannenbergstr. 9, W-7000 Stuttgart 50, Tel: 0711/548628, Fax: 0711/548277.

19./20.6. Modellbahnschau
„Schweizer Bahnen" von 10 bis 17 Uhr im Speisesaal der Wuppertaler Stadtwerke, Schützenstr. 34, W-5600 Wuppertal-Barmen. Eintritt frei!
Info: Modelleisenbahner Freundeskreis Wuppertal, Jürgen Lenzen, Alfred-Dobbert-Str. 57, W-5600 Wuppertal, Tel: 0202/706312, Fax: 0202/7054627.

19./20.6. Streckenjubiläum
aus Anlaß des 100jährigen Bestehens der Strecke Schmalkalden–Zella-Mehlis, Dampfzug mit Bahnpersonal in hist. Uniform, Burgfest in Steinbach-Hallenberg, Trachtenumzug u.v.m.
Info: Fremdenverkehrsamt Steinbach-Hallenberg, Rathausplatz 2, O-6088 Steinbach-Hallenberg, Tel: 036847/2437.

19./20.6. Tage der offenen Tür
auf dem Bahnhof Gramzow, Ausstellung zu den Klein- und Privatbahnen Deutschlands sowie das im Aufbau befindliche Brandenburgische Museum für Klein- und Privatbahnen. Eintritt frei!
Info: Brandenburgisches Museum für Privat- und Kleinbahnen, Poststr. 25, O-2131 Gramzow.

2.- 4.7. Wochenendausflug
mit Museumstriebwagen VT 612 von Stuttgart nach Hamburg zur Reeperbahn, Fischmarkt und Weindorf. Zwei Übernachtungen im Hotel „Europäischer Hof" und eine Hafenrundfahrt sind im Reisepreis von 398,- DM enthalten.
Veranstalter: BSW-Freizeitgruppe E 44 002. Info/Anmeldung: Reisebüro Rominger, Im Hauptbahnhof, W-7000 Stuttgart, Tel: 0711/2268950.

2.- 4.7. Straßenbahnen an Oder und Neiße
Exkursion zu den Betrieben Cottbus, Frankfurt/O. und Görlitz mit Gesamtbereisung der Netze mit versch. Fahrzeugen;
14.8. Abschiedsfahrt der 74 1192 über unbekannte Strecken im Ruhrgebiet ab/bis Duisburg;
27.8. - 5.9. Waldbahnen in den Karpaten, Dampfsonderfahrten mit preuß. Loks der Reihen P 8 und G 10;
18./19.9. Fahrten mit VT 95 ab Ludwigshafen und Mainz über versch. Güter- und Industriebahnen.
Info gegen Rückporto: Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, Referat Studienfahrten, PF 2945, W-4130 Moers 1.

3.7. Abschiedsfahrt
der letzten Schienenbusse aus der Pfalz auf stillgelegten Strecken ab Landau/Pf Hbf nach Germersheim, Herxheim, Kapsweyer, Bad Bergzabern und Bundenthal-Rumbach. Fotohalte, Scheinanfahrten.
Anmeldung/Info: Günther Hünerfauth, Tel: 06341/50838.

3./4.7. 2. MiniTruck Treffen
25./26.9. Zweites Miniclub-Treffen.
Info: Technik-Museum Speyer, Geibstr. W-6720 Speyer, Tel: 06232/78844, Fax: 06232/78811.

23.-25.7. Dampfmodellbautage
in W-7457 Bisingen/Württ. Gezeigt werden Dampfmodellmaschinen und Anlagen. Info: MEC Balingen, PF 1252, W-7460 Albstadt 2, oder bei Klaus-Peter Maus, Lehrstr. 25, W-7469 Balingen, Tel: 07433/37345.

14.8. Sonderfahrt
mit Lok 91 134 und hist. Wagen von Rostock nach Graal-Müritz und Tessin.
Info/Anmelung gegen frank. Umschlag: Meckl. Eisenbahn-Verein e.V., Pf 151040, O-2510 Rostock 5 (n. PLZ 18061).

Aufruf zur Teilnahme
an der 31. Leipziger Modellbahnausstellung vom 4. bis 19.12. 93 im Messehaus am Markt.
Teilnahmeunterlagen können bis Ende Juli angefordert werden.
Info: Modelleisenbahnverein „Friedrich List" e.V., Geschäftsstelle Kuhturmstr. 22, O-7033 Leipzig (n. PLZ 04177), Tel/Fax: 0341/476341.

Einen Vorgeschmack auf den künftigen Fernbahnverkehr nach Berlin vermittelte am 13. November 1990 dieser ICE in Berlin-Lichtenberg. Nun gehört er hier für ei

Die Bahn muß

Als in der Nacht vom 9. zum 10. November 1989 in Berlin die Mauer fiel, die Trabis und Wartburgs die West-Berliner Straßen verstopften, war das nicht allein ein historisches Ereignis, sondern auch der Beginn eines Dauerstaus in Berlin und auf den Autobahnen, die nach Berlin führen.
Eine Verkehrslösung nur auf der Straße kann es also nicht geben.

Schon jetzt, zweieinhalb Jahre nach der deutschen Einheit, hat sich im Schienenverkehr in, um, von und nach Berlin viel verbessert. Doch das war nur eine Ouvertüre.
Nachdem seit 22. Mai 1993 der InterCityExpress Berlin täglich mit wichtigen Wirtschaftsräumen verbindet, wird in den kommenden anderthalb Jahrzehnten der Stellenwert der deutschen Hauptstadt als nationaler und internationaler Eisenbahnknoten wieder die Höhe einnehmen, die ihn bis zum Beginn des zweiten Weltkrieges auszeichnete.
Die Prognose für den Bahnverkehr beeindruckt: Bis 2010 steigt das jährliche Verkehrsaufkommen im Berliner Fernverkehr auf 50 Millionen Reisende, im Regionalverkehr mit Brandenburg gar auf 85 Millionen. Die Entwicklung des Güterverkehrs schätzt die Deutsche Eisenbahn Consult (bei 7,5 Millionen Einwohnern im Jahre 2010) auf 23,4 Millionen Tonnen, rund 8 Millionen Tonnen mehr als 1990. Auch der kombinierte Wagenladungsverkehr wird sich ausweiten: 1200 Wagen täglich im Jahre 2010.

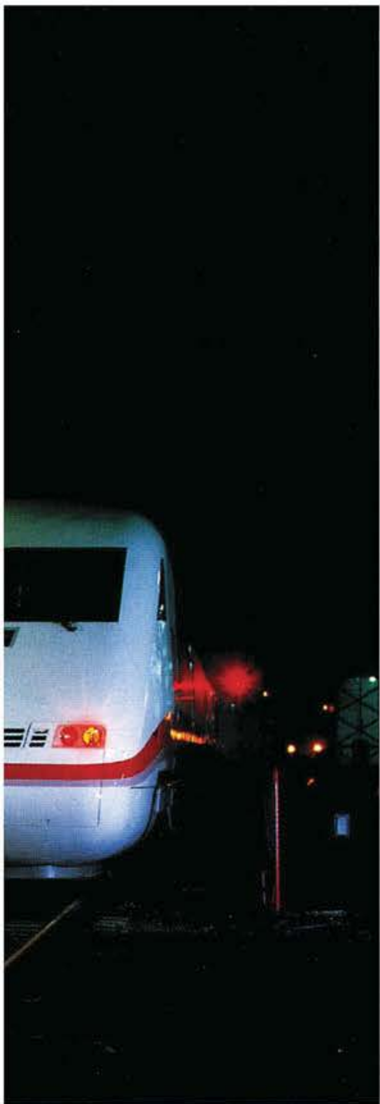


Mastaufbau am 26. Februar 1993 in Berlin-Wannsee.

Fotos: B. Schulz, Berlin

Zäsur ICE

Auf dem Weg zur nationalen und europäischen Eisenbahnmetropole bedeutete der Fahrplanwechsel am 23. Mai 1993 für Berlin die erste große Zäsur: Der ICE fährt im Zwei-Stunden-Takt von hier über Magdeburg, Frankfurt (Main) und Mannheim nach München. Die Fahrzeit nach Frankfurt verkürzt sich auf knapp fünf Stunden. Mit Hochdruck wurde in



chen zum täglichen Bild.

ran!

den vergangenen Monaten an der Strecke Helmstedt–Magdeburg–Güterglück und im Berliner Stadtgebiet gebaut, damit der ICE vorerst mit 160 km/h durch Sachsen-Anhalt fahren kann.

Der geneigte Leser weiß: der eigentliche Hochgeschwindigkeitsverkehr kommt später. Bis zum Mai 1995 wird auch die Stammstrecke Magdeburg–Berlin über Brandenburg für 160 km/h ausgebaut und elektrifiziert. Dann fahren alle ICE und IC über diese direkte Verbindung. Für die 260 Kilometer zwischen Braunschweig und Berlin werden 135 Minuten kalkuliert.

1997 beginnt eine neue Ära im Bahnverkehr von und in die deutsche Hauptstadt. Die 246 Kilometer lange Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Hannover und Berlin über Stendal (Baukosten etwa 500 Millionen Mark) wird fertiggestellt sein. Mit 250 km/h verbindet der ICE die beiden großen Bahnknoten in 108 Minuten.

Köln ist dann von Berlin aus in viereinhalb Stunden, das 1000 Kilometer entfernte Paris in siebeneinviertel Stunden erreicht. Das sind im Vergleich zur Straße konkurrenzlose Reisezeiten.

Ebenso wird bis 1997 die Verbindung zwischen den beiden größten Städten Deutschlands auf die Anforderungen kommender Jahrzehnte gebracht: Die 299 Kilometer lange Strecke Berlin–Hamburg wird durchgehend zweigleisig elektrifiziert und für 160 km/h ausgebaut. Über drei Milliarden Mark investieren die Deutschen Bahnen in dieses Vorhaben. Die heutige Fahrzeit von vier Stunden wird halbiert: Mit 130 Minuten ist sie dann um 10 Minuten kürzer als die des legendären „Fliegenden Hamburger“ aus den 30er Jahren. Erst der folgende weitere Ausbau auf 200 km/h wird hier ein neues Niveau schaffen.



Seit Mai 1993 wird der ICE in Berlin-Grunewald getestet und gewartet.

Bereits auf Hochtouren liefen die Bauarbeiten im Juli 1992 an der Sanierung der Berliner Stadtbahnbögen.



Foto: A. Forstmann, Berlin

Vorbereitende Arbeiten für den vorübergehenden ICE-Halt in Michendorf. ➪

Auch nach Süddeutschland werden die Schienenwege endlich auf Vordermann gebracht. Die Neu- und Ausbauverbindung Berlin–Halle/Leipzig–Erfurt–Nürnberg (insgesamt 525 Kilometer, etwa 12,4 Milliarden Mark) wird die Fahrzeiten drastisch schrumpfen lassen: Berlin–Erfurt 100 Minuten, Berlin–Nürnberg dreieinhalb Stunden, und die viereinhalb Stunden von Berlin bis München knüpfen nicht nur an Vorkriegspläne an, sondern lassen die Alternative Flugzeug unattraktiv werden.

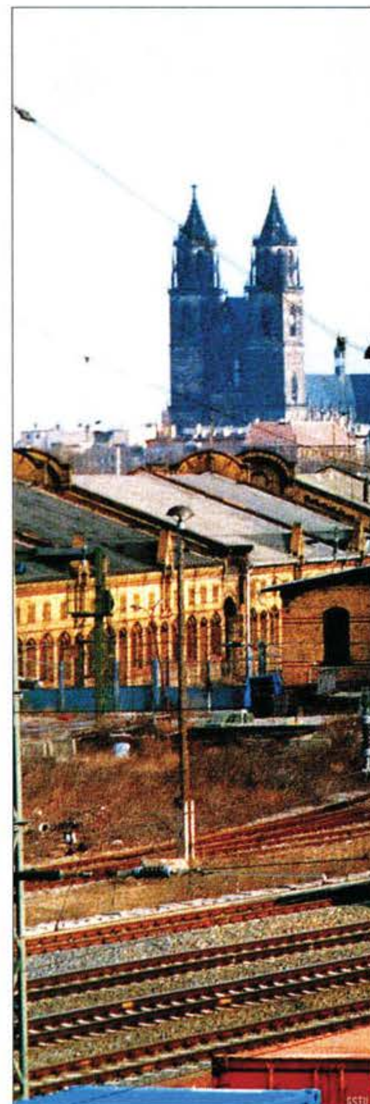
Elektronische Stellwerke

Der erste der heruntergewirtschafteten Ost-West-Streckenabschnitte, Magdeburg–Helmstedt, ist in 12 Monaten Entwicklungs- und weiteren 12 Monaten Bauzeit nicht nur auf die Endgeschwindigkeit 160 km/h hergerichtet, sondern auch mit modernster Sicherungstechnik ausgerüstet worden. Das in Eilsleben gebaute elektronische Stellwerk von Siemens hat in Deutschland keine Parallele. Es steuert und überwacht auf dem 43 km langen Abschnitt zwischen der Ausfahrt Helmstedt und der Einfahrt Magdeburg-Sudenburg alle Sicherungs- und Stellanlagen: 109 Weichen, 158 Streckensignale, 55 Rangierfahrsignale, 195 Zusatzsignale, 9 Bahnsicherungsanlagen, 265 Gleisfreimeldeabschnitte. Es ersetzt 17 mechanische Stellwerke.

An zwei identischen, bequemen Bedientischen in einem äußerlich nicht in die Bördelandschaft passenden Kalksandsteinbau überwachen zwei Fahrdienstleiter den Zug- und Rangierbetrieb. Mit einem Griffel tastet der Bediender auf dem Bedientablett Anfangs- und Zielpunkt einer Zugfahrt, gibt



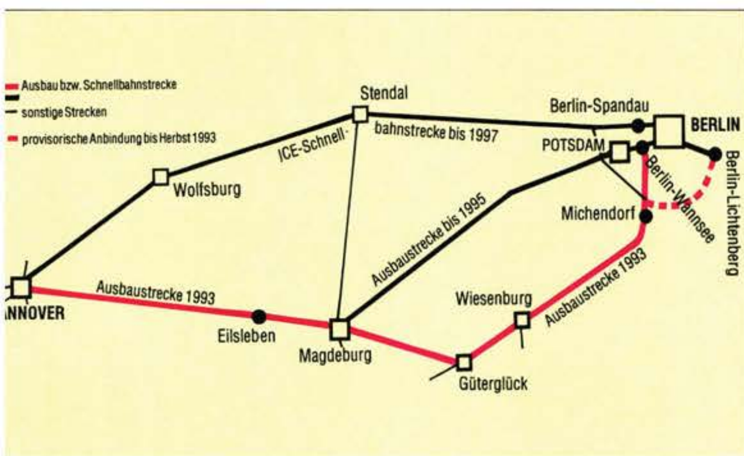
Bei den notwendigen Probefahrten bewegte den ICE die Lokomotve 229 139.



Premiere in Sachsen-Anhalts Landesh

Der Berliner Schienen-Fernverkehr von 1987 bis 1993

Sept. 1987	Zwischen beiden deutschen Staaten werden Verhandlungen über den Schnellbahnbau zwischen Berlin und Hannover aufgenommen.
17. 11. 1989	Durch die Grenzöffnung am 9. 11. 1989 steigt zwischen Berlin und der Bundesrepublik der Reiseverkehr stark an; zusätzliche Schnellzüge fahren u.a. von Berlin-Lichtenberg nach Hamburg, München, Köln und von Berlin-Schöneweide nach Frankfurt (M)
27. 5. 1990	Transitzüge, zwischen West-Berlin und der Bundesrepublik verkehrend, dürfen auch während der Aufenthalte auf den Grenzbahnhöfen zum Ein- und Aussteigen genutzt werden. Im Berliner Raum betrifft dies den Potsdamer Bahnhof Griebnitzsee. Von Berlin in Richtung Hannover verkehren IR-Züge mit Verkehrshalten in Griebnitzsee, Potsdam Stadt, Magdeburg, Marienborn und Helmstedt.
28. 6. 1990	Unterzeichnung des Vertrages zwischen beiden deutschen Staaten zum Bau der Schnellbahn Hannover–Berlin.
1. 7. 1990	Mit der Währungsunion beider deutscher Staaten entfällt die Grenzkontrolle; der Zugverkehr von und nach Berlin kann damit wesentlich beschleunigt werden.
1. 8. 1990	Berlin erhält die erste IC-Zugverbindung, und zwar nach Hamburg. Bis zum 29. 9. 1990 verkehrt ein Schnelltriebwagenzug der Baureihe 601, dann ein aus IC-Wagen gebildeter, lokbespannter Zug.
13. 11. 1990	Erstmals wird in Berlin ein ICE-Triebzug der Öffentlichkeit auf dem Bahnhof Berlin-Lichtenberg vorgestellt.
2. 6. 1991	Berlin wird aus allen Richtungen an den IC/EC- Verkehr von und nach Berlin angeschlossen. Die 1976 von der DR eingeführten Städteexpreßzüge verkehren nicht mehr. Das erste gesamtdeutsche Kursbuch nach dem zweiten Weltkrieg – allerdings mit unterschiedlichen Streckennumerierungen – ist erschienen.
31. 5. 1992	Die größte Fahrplanumstellung seit dem Ende des zweiten Weltkrieges in Berlin. Ausgefeilte Taktfahrpläne treten in allen Fernbahnrelationen in Kraft. Auf der Strecke Berlin–Dresden beträgt die Höchstgeschwindigkeit nach 47 Jahren wieder 160 km/h.
Juli 1992	Das Fernbahnkozept für Berlin mit dem z. T. unterirdisch anzulegenden Lehrter Bahnhof wird vom Bundeskabinett verabschiedet und als verbindlich erklärt.
6./. 7. 7. 1992	Europäische Eisenbahnkonferenz in Berlin, die deutsche Hauptstadt soll wieder die internationale Drehscheibe des europäischen Eisenbahnverkehrs werden.
11. 11. 1992	Der Schnellbahnbau Hannover–Berlin wird mit dem ersten Spatenstrich in Hämerten (Sachsen-Anhalt) begonnen. 1997 soll die Strecke eröffnet werden.
19. 11. 1992	In Vorbereitung des ICE-Verkehrs nach Berlin wird auf dem Bahnhof Berlin-Wannsee der erste Mast zur Elektrifizierung im ehemaligen West-Berlin gesetzt.
23. 5. 1993	Der ICE-Verkehr nach Berlin wird aufgenommen. Der ursprünglich vorgesehene Zielbahnhof Berlin Zoologischer Garten kann erst im Herbst 1993 erreicht werden, da das für den Streckenabschnitt ab Michendorf zuständige Zentralstellwerk Berlin-Wannsee noch nicht funktionsfähig ist. Der Bahnhof Michendorf wurde daher zum provisorischen ICE-Bahnhof ausgebaut. Zwischen Michendorf und Zoologischer Garten verkehrt bis dahin ein sogenannter Shuttle mit Diesellok und IC-Wagen. Nach Potsdam fährt ab Michendorf eine Sonderbuslinie.



Zeichnung: Döring



Elektronisches Stellwerk Eilsleben: Arbeitsplatz eines Fahrdienstleiters.

Foto: Siemens

dt am 27. Februar 1993. Der ICE erreicht zum ersten Mal den Magdeburger Hauptbahnhof, aber nur mit Hilfe einer Diesellok.

Foto: F. Michel, Berlin

das Kommando frei und sieht auf dem Monitor, wie der Rechner den gewünschten Fahrweg in Sekundenschnelle – abhängig von der Stellzeit der Weichen – aufbaut. Die Zugnummern werden von Helmstedt oder Magdeburg-Sudenburg eingegeben, laufen auf dem Monitor mit. Die Streckensignale stellt sich der Zug automatisch auf Fahrt. Für Rangierfahrten hat der Fahrdienstleiter die Möglichkeit, sich einzelne Bahnhöfe auf einem Lupenbildmonitor vergrößert darstellen zu lassen.

Über Nachrichtenkabel sind an die Zentrale Eilsleben drei unbesetzte dezentrale Stellbereiche angeschlossen.

Elektronisches Stellwerk heißt, daß die vom mechanischen Stellwerk bekannten Abhängigkeiten hier nicht durch Verriegelungen, sondern im Rechner hergestellt werden. Grundsätzlich arbeiten bei jeder Operation zwei Rechner parallel, die permanent ihre Ergebnisse vergleichen und nur im Identitätsfall die Ausführungsbefehle erteilen.

Fallen die beiden Rechner aus, treten augenblicklich zwei Ersatzrechner in Funktion.

Kehrseite dieses technischen Rausches: 60 Eisenbahner aus der Gruppe der freigesetzten ehemaligen Stellwerker und Fahrdienstleiter sind nicht anderweitig unterzubringen. Nach jahrzehntelanger Treue steht ihnen die Entlassung bevor.

Mit dem elektronischen Stellwerk wird eine neue Signalgeneration eingeführt: Kombinationssignale. Darüber berichtet MEB noch ausführlich.

Sicher ist: Es wird nur kurze Zeit dauern, dann gehören ICE und elektronische Sicherungstechnik zum Eisenbahnalltag auf den Strecken nach Berlin. Anfangsschwierigkeiten sind schnell vergessen.

A. Forstmann / F. Borchert

Hier soll nicht gedankenlos die Vergangenheit verherrlicht werden. Der damalige Dieseltriebzug war nur für eine wohlhabende Elite gedacht, und ein Taktfahrplansystem wie das heutige war mit allen Schnelltriebwagen zusammen nicht denkbar. Auch die politische Seite gehört zur Eisenbahngeschichte.

und Maschinenfabrik Görlitz, die Formgebung wurde im Zeppelin-Luftschiffbau optimiert. In jedem Enddrehgestell war ein 410-PS-Motor mit Generator untergebracht, deren Strom den elektrischen Fahrmotoren im Mitteldrehgestell zugeführt wurde. Die doppelte Motorenanlage bot große Zuverlässigkeit.



VOR SECHZIG JAHREN: Der FLIEGENDE HAMBURGER hat Premiere

In voller Pracht und Länge: Probefahrten in Süddeutschland, Sommer/Herbst 1932.

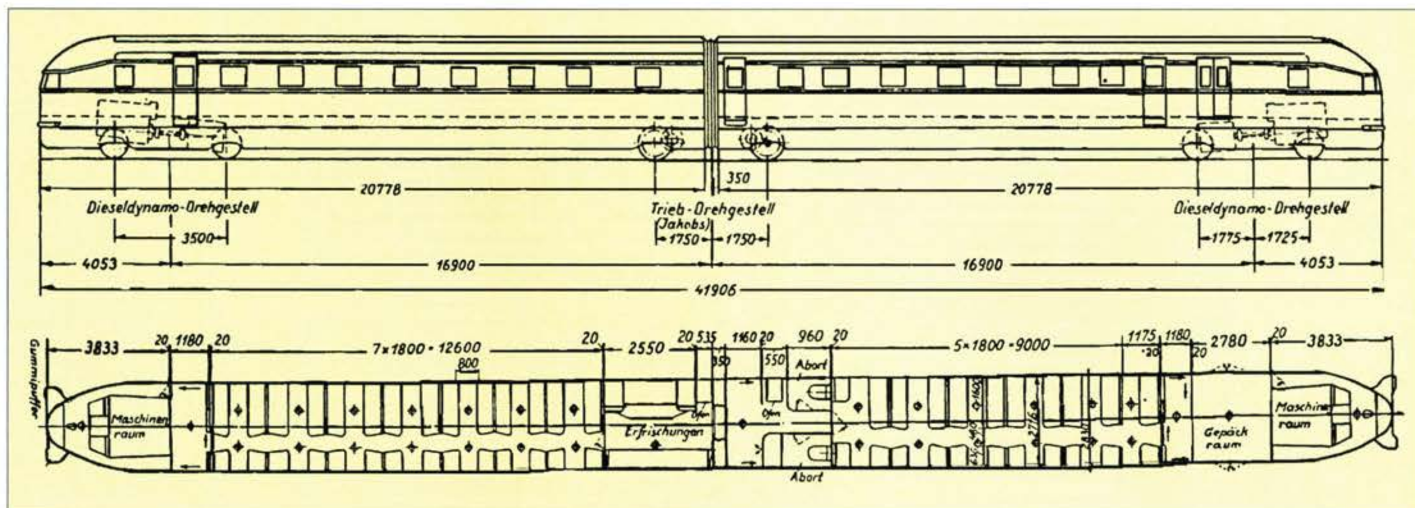
Heute brauchen InterCity-Züge für die 290 Bahnkilometer von Hamburg Hbf bis Berlin Zoologischer Garten eine Fahrzeit von 3 Stunden 20 Minuten, einen kurzen Halt in Spandau mitgerechnet. Am 15. Mai 1933 hatte die Deutsche Reichsbahn einen Zug in ihren Fahrplan aufgenommen, der die 287 km von Hamburg Hbf zum alten Lehrter Bahnhof von Berlin in 2 Stunden 20 Minuten zurücklegte: das war der Schnelltriebwagen FDt 1/2, bekannt als der „Fliegende Hamburger" und bis heute unvergessen.

1933 war Hitler an die Macht gekommen, durch dessen Tun 1939 der Krieg begann. Damit war die Ära der Schnelltriebwagen bereits wieder vorbei, und auch der Grund für die Deutsche Teilung und für die langen Fahrzeiten unserer Tage war damit gelegt.

Trotzdem lohnt es, auf den „Fliegenden Hamburger" zurückzublicken und ihn als fernen Vorläufer der ICE-Züge zu feiern. Seine Idee entstand nach den aufsehenerregenden Fahrten des Propellerwagens von Kruckenberg im Jahre 1931. Der Deutschen Reichsbahn war der „Schienenzeppelin" als Experimentalfahrzeug willkommen gewesen, doch wollte man selbst lieber ein stabileres Schnellfahrzeug herkömmlicher Bauart entwickeln. Gemeinsam mit den Maybach -Motorenwerken und Siemens-Schuckert entstand das Konzept eines dieselelektrischen Antriebs. Den zweiteiligen Kasten mit einem gemeinsamen Jacobs-Drehgestell in der Mitte baute die Waggon-

Viele Bauteile waren an den Eiltriebwagen VT 872 bis 874 erprobt worden; der neue Einzelgänger erhielt die Wagennummer VT 877a/b. Eine verkehrswerbende Farbgebung in violett und elfenbein, schmale Gummipuffer und bündig eingepaßte Fenster gaben dem Schnelltriebwagen sein unverwechselbares Äußeres. Innen waren 98 Sitzplätze 2. Klasse, eine kleine Mitropa-Anrichte, ein Packraum und zwei Führerstände auf 41,9 m Länge untergebracht.

Die Höchstgeschwindigkeit sollte planäßig 150 km/h betragen und zum Aufholen von Verspätung auf 160 km/h zu steigern sein. Trommelbremsen, Magnetschienenbremsen und induktive Zugsicherung mußten den Zug nach 800 m Bremsweg wieder gefahrlos zum Halten bringen, doch gehörte zum Erfolg des Schnelltriebwagens auch die Herrichtung seiner Strecke: Die Reichsbahn verlängerte zwischen Hamburg und Berlin den Vorsignalabstand von 800 m auf 1000 m bis 1100 m und verbesserte an manchen Stellen die Linienführung durch Bauarbeiten. Das kam übrigens



Zeichnung: Lieferzustand





Sonderbriefmarke der Reichspost von 1935.

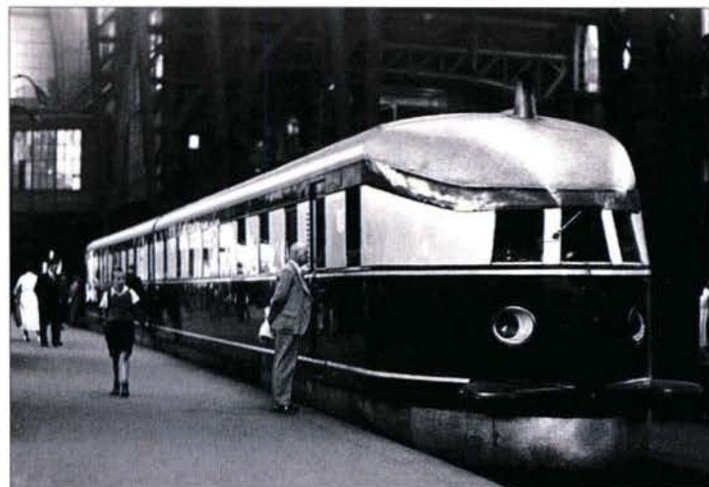
ab 1936 auch der Stromlinien-Dampflokreihe 05 zugute.
Der Schnelltriebwagen 877 a/b wurde im Herbst 1932 fertiggestellt und eingehend erprobt; im Dezember 1932 wurde er der Presse vorgestellt. Seine Baukosten wurden mit 322126,– Reichsmark angegeben, das war auch der Preis für eine Schnellzuglok der Reihe 03 mit drei bis vier modernen D-Zug-Wagen. Nicht zu vergessen ist hier auch der „FDt-Ersatzzug", der genau diese Zusammenstellung hatte und gefahren werden mußte, wenn der „Fliegende Hamburger" in der Werkstatt stand oder anderweitig Meßfahrten absolvierte. Zum Sommerfahrplan 1933 waren alle Vorbereitungen abgeschlossen, so daß der neue Schnelltriebwagen seinen planmäßigen Dienst aufnehmen konnte. Das Tempo war eine Sensation, denn kein Fernschnellzug fuhr damals flotter als 110 km/h. Es war ein großer Propaganda-Erfolg für die Reichsbahn und das neue Regime, dem diese Frucht der Weimarer Zeit einfach in den Schoß gefallen war. Es erschien wie ein Menetekel an der Wand, daß sich am Vorabend des 15. Mai 1933 auf dem Lehrter Bahnhof in einem mit SA-Männern besetzten Waggon eine Explosion ereignet hatte.

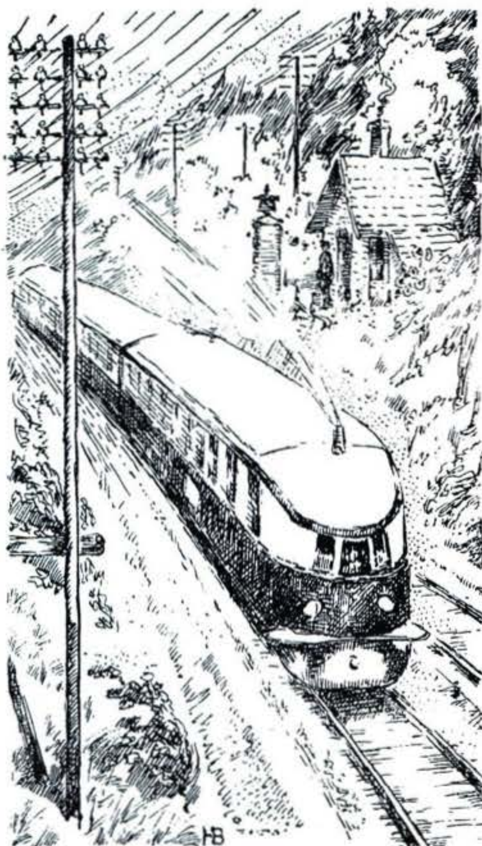

Englische Bildpostkarte von 1935.

Die Fahrplanlage erlaubte vormittags eine Fahrt von Berlin (ab 8.02 Uhr) bis Hamburg (an 10.20 Uhr) und nach einem fünfstündigen Aufenthalt (ab 15.16 Uhr, an 17.36 Uhr) die Rückreise rechtzeitig zum Büroschluß; außerdem fuhren ja zahlreiche FD-Dampfzüge. Bald waren die Fahrkarten und Platzkarten längere Zeit im voraus verkauft, und der inoffizielle Name „Fliegender Hamburger" machte die Runde.
Die gute Annahme des Triebzuges durch das Reisepublikum und seine hohe Zuverlässigkeit im Betrieb gaben der Reichsbahn Mut, schon 1933 weitere Diesel-Schnelltriebwagen in verbesserter Form bauen zu lassen: 13 Doppelwagen der Bauart „Hamburg" und 4 dreiteilige Wagen der Bauart „Leipzig" wurden zur Lieferung im Jubiläumsjahr 1935 bestellt, um mit ihnen ein ganzes Netz von FDt-Zügen im Deutschen Reich aufzuziehen.
Bis 1933 fuhr der Prototyp-Wagen VT 877 a/b viele Versuche von Berlin nach Köln, Frankfurt (Main) und München zur Überprüfung der neuen SVT-Fahrpläne. Selbstverständlich ist der „Fliegende Hamburger" auf einer Briefmarke von 1935 zum Eisenbahnjubiläum abgebildet, selbstverständllich wird er in Nürnberg bei der großen Hundertjahrfeier präsentiert. Bis 1935 hat er 350 000 Fahrkilometer zurückgelegt, die halbe Million ist 1937 erreicht. In den folgenden Jahren, bis zum August 1939, als wegen des Krieges alle Schnelltriebwagenläufe eingestellt werden, macht sich der erste „Fliegende Hamburger" alltäglich zwischen Berlin und Hamburg nützlich. Die Zahl der SVT-Läufe zwischen Spree und Alster wird mit jüngeren Wagen auf drei Zugpaare pro Tag im Sommer 1939 gesteigert. Morgens, mittags und abends konnte man damals in 2 Stunden und 20 Minuten von der Reichshauptstadt in die Hansestadt oder umgekehrt fahren. Auch wenn Preisvergleiche immer hinken: Es kostete in der 2. Klasse einfach 17,- Reichsmark plus 3,- Mark FD-Zuschlag. Weil das Angebot auf Geschäftsreisende zielte, fuhren diese Schnelltriebwagen nur werktags. Heute kostet das Vergnügen ohne Zuschlag für eine einfache Fahrt 1. Klasse 98,- DM, in der zweiten Klasse immerhin 49,- DM.


Führerstand. Zigarettenbild von 1933.

Der Schnelltriebwagen VT 877 a/b war ein Prototyp, der im Laufe seines Betriebseinsatzes immer wieder verbessert wurde. Sein Leergewicht stieg von 77,5 t bis 1939 auf 83,8 t an, weil Mo- ⇨


Im Plandienst. Hamburg Hauptbahnhof, um 1935.



Eine der letzten Arbeiten des „Eisenbahnmalers" Hans Baluschek aus Berlin. Federzeichnung; 1935.

torlagerung, Belüftung, Brandschutz und Bremse verstärkt wurden. Seine Dieselmotoren wurden ausgetauscht.
Über den Kriegseinsatz des Wagens ist nichts bekannt; er war wohl betriebsfähig abgestellt. 1946 nahm ihn die französische Besatzungsmacht als Lazarettzug in ihre Dienste, 1949 wurde er an die Südwestdeutschen Eisenbahnen in der französischen Zone übergeben. Die Bundesbahn ließ ihn 1952 in Donauwörth umbauen, um ihn mit anderen Schnelltriebwagen in ihr F-Zug-Netz aufzunehmen. Seit 1947 lautete die Wagennummer (SVT) 04 000, worin die Motorleistung und die Rolle als Prototyp ausgedrückt sein sollten. Der nun weinrot lackierte Zug lief noch bis 1957 im Plandienst von Dortmund, Frankfurt-Griesheim und Hamburg-Altona, mußte dann schließlich den Neulieferungen von VT 08 und VT 11 der DB weichen. Es gibt aber Fotografien, die ihn 1957 sogar noch mit dem TEE-Emblem zeigen, wenn der „Fliegende Hamburger" als Reservewagen einspringen mußte. Seine Ausmusterungsverfügung datiert vom 29. Juni 1957. Zunächst aus technikhistorischen Gründen komplett erhalten, wurde 1960 zum Jubiläum „125 Jahre deutsche Eisenbahnen" nur ein Teilstück dieser Maschine im Nürnberger Verkehrsmuseum aufgestellt. Bis zur Ausmusterung hatte er 1 550 000 km zurückgelegt.
Heute bedauert man, daß der „Fliegende Hamburger" nicht mehr vollständig vorhanden ist, und gibt seinen Namen gern als Ehrentitel an den noch betriebsfähigen Schnelltriebwagen SVT 137 225 der Nachfolge-Bauart „Hamburg" von 1935. Vielleicht nennen die Deutschen Bahnen den ersten ICE-Triebzug zwischen Hamburg und Berlin auch nach dem nun sechzigjährigen Vorbild:
FLIEGENDER HAMBURGER.
Wer weiß?

Alfred Gottwaldt



Foto: Balduan

Knabenspielzeug der Zeit nach 1933 mit Schienenzeppelin und Fliegendem Hamburger von Bing, Nürnberg.



Der Rest des Originals im Verkehrsmuseum Nürnberg.



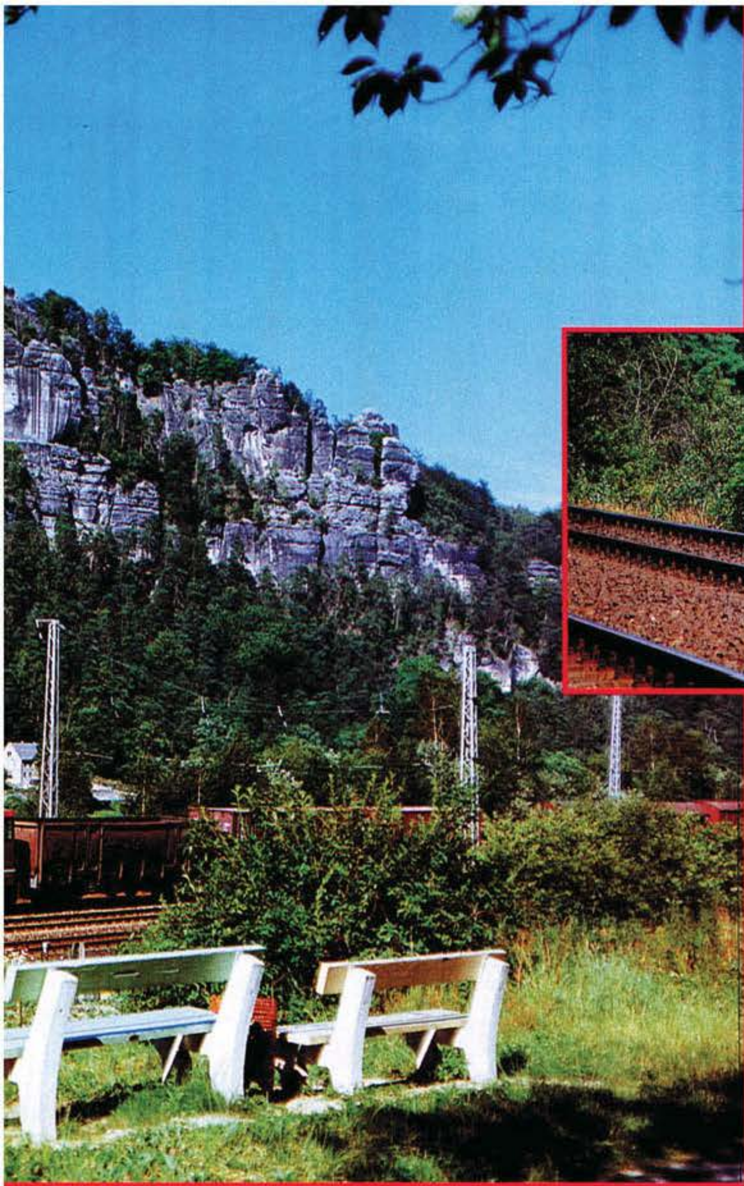
200 km Eisenbahn

Schritt f[ür Schritt]

Exakt 196 Kilometer legte Burkhard Sprang zu Fuß auf der einstigen Sächsisch-Böhmischen Eisenbahn zurück. Um Schwelle für Schwelle von Dresden nach Prag zu wandern, sind organisatorische Vorbereitungen unumgänglich, mit Pannen ist dennoch zu rechnen, von unangenehmer Witterung ganz zu schweigen – und: Sicherheit geht vor. Ein Bericht über eine ungewöhnliche Reise.

Nachdem ich 1987 eine Eisenbahnwanderung von Leipzig nach Dresden (120 km) unternommen hatte *) und Monate später die Strapazen schon gloriose Erinnerung waren, wurde 1991 eine weitere Tour in Angriff genommen. Diesmal sollte es das Elbtal in der Sächsischen Schweiz sein. Um die bisherige „Höchstwanderlänge" überbieten zu können, mußte das Vorhaben sogar international werden. Also dann auf von Dresden in das Goldene Prag!
Zunächst vermittelten Leipziger Eisenbahnfreunde den Kontakt zu einem deutsch sprechenden Tschechen an der Strecke. Dieser bot mir nicht nur Unterkunft in

*) „Die Leipzig-Dresdener Eisenbahn", transpress-Verlag, Berlin 1989, S. 153-223.



Die Enttäuschung

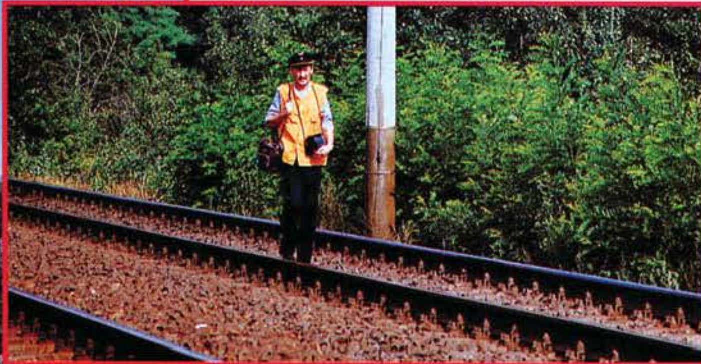
Die reizvolle Internationalität einer solchen Reise kann aber auch ihre Tücken haben. Ein Brief aus Ústi n. L. mit wichtigen Informationen ging verloren. So schrieb ich zwei Dienststellen der ČSD in Prag an, um die Genehmigung und Unterstützung für mein Vorhaben zu erbitten. Kurz vor dem Start traf die erste enttäuschende Antwort ein:

„...Die Strecke, die Sie für Ihre Wanderung ausgesucht haben, ist für einen Fußgänger sehr gefährlich. An manchen Stellen befinden sich hohe Felsen und Abstürze und dazwischen eine zweigleisige Strecke mit automatischem Autoblock, der die parallelen Zugfahrten ermöglicht. Mit Rücksicht zu diesen Tatsachen und hinsichtlich Ihrer Sicherheit können wir leider mit Ihrem Vorhaben nicht einverstanden werden.

Die einzige reale Möglichkeit wäre, Ihnen die Fahrt auf der Lokomotive auf der Strecke Děčín–Praha–Děčín zu ermöglichen...“

Dennoch: Da inzwischen die Vorbereitungen abgeschlossen waren, wollte ich nun nicht mehr klein beigeben. Also wanderte ich los.

Nachdem am 8. April 1991 die erste Etappe von Dresden nach Obervogelgesang absolviert war, erfuhr ich telefonisch aus Berlin, daß auch die andere Dienststelle der ČSD geantwortet habe, allerdings in tschechischer Sprache. Als Eilsendung wurde der Brief in mein zeitweiliges Quartier nach Ústi n. L. nachgesandt. Doch die Post erreichte mich nicht mehr rechtzeitig.



Für eine Wanderung auf den Gleisen ist aus Sicherheitsgründen eine orangefarbene Weste Pflicht.

Am zweiten Tag stiefelte ich von Obervogelgesang nach Schmilka mitten durch das immer wieder faszinierende Elbsandsteingebirge. Die Strecke folgt den Windungen der Elbe und führt an solch beliebten Touristenzielen wie der Bastei und der Festung Königstein vorbei.

Täglich 15 bis 20 km

Meine täglichen Wanderstrecken waren meist 15 bis 20 km lang. An den ersten Tagen waren es sogar 25 km, eine Länge, die sich jedoch schnell als zu reichlich erwies. Die ungewohnt kurzen Schwellenschrittchen (65 cm Schwellenabstand) machten sich nämlich in den Hüftgelenken schmerzend bemerkbar. Am Abend des zweiten Tages schaffte ich kaum noch die Treppen zu meiner Unterkunft hinauf. Fazit: Vor der nächsten Wanderung ist ➪

r Schritt Von Dresden nach Prag

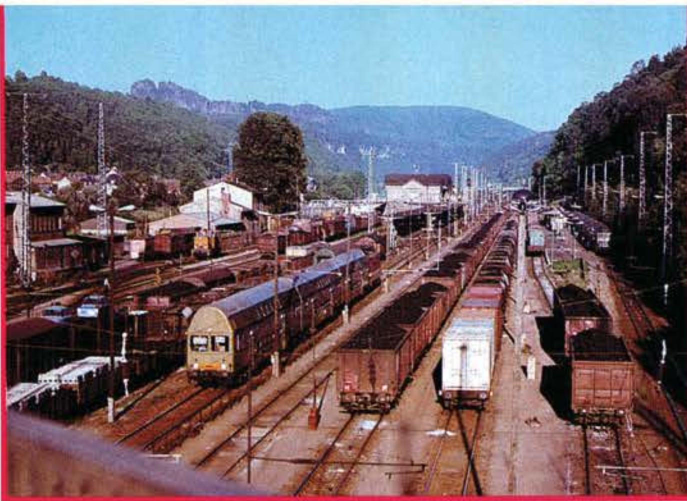
Ústi nad Labem (Aussig an der Elbe) an, er engagierte sich auch als Übersetzer. So hatte ich bald ein „patentgefaltetes“ Paket von DIN A 3-Bögen mit einer kurzen Vorstellung meiner Person und meines Vorhabens sowie einer „Latte“ möglicher Frage- und Antwortsätze. Damit war die eisenbahnspezifische Verständigung mit Dienststellen und Kollegen der Tschechoslowakischen Staatsbahnen (ČSD/Československé Státni Drahy) gesichert. Dennoch erwies sich ein Wörterbuch als hilfreich.

Die Sächsisch-Böhmische Eisenbahn von Dresden nach Prag entstand Mitte des vorigen Jahrhunderts. Ab 6. April 1851 war die gesamte Strecke durchgehend befahrbar. Die rund 4 km lange Dresdener Verbindungsbahn von Böhmischen Bahnhof (heute Dresden Hbf) zum Leipziger bzw. Schlesischen Bahnhof (heute Dresden-Neustadt) konnte erst nach Fertigstellung der Marienbrücke über die Elbe am 19 April 1852 eröffnet werden.

Das 140. Jubiläum der Sächsisch-Böhmischen Eisenbahn wurde im April 1991 offiziell nicht gefeiert, kein Bahnhofsfest fand statt, kein Sonderzug fuhr. Für mich aber war das Jubiläum Anlaß, diese landschaftlich überaus abwechslungsreiche Strecke zu Fuß zurückzulegen.



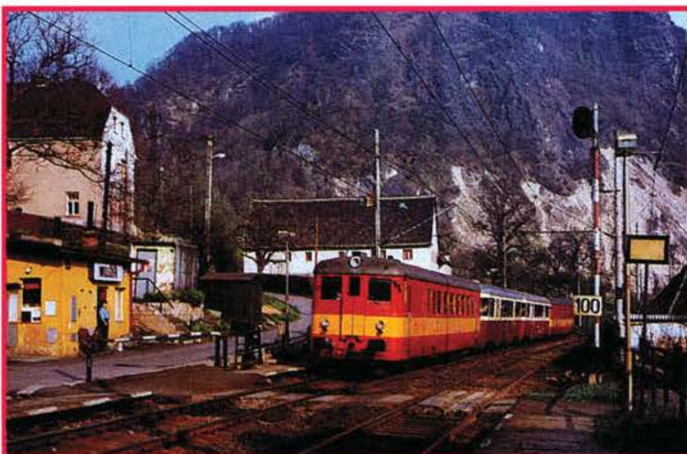
D 371 „Pannonia-Expreß“ mit einer 243er zwischen Kurort Rathen und Königstein auf dem Weg nach Sofia.


Blick von Straßenbrücke der B 172 auf den Bahnhof Bad Schandau mit.



ČSD-Lokomotive 163 006 im Bahnhof Lovosice vor einem Personenzug.


DR-Lok 230 006 – sie ist baugleich mit der ČSD-Lok 163 006 (Bild oben).



Triebzug am Haltepunkt Mojžír zwischen Děčín und Ústi n. L.

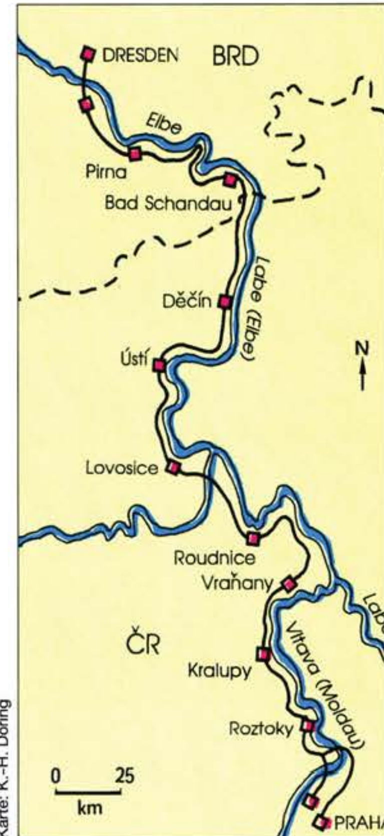
ein sich allmählich steigerndes Schwellenlauftraining auf einer Nebenbahn angesagt. Am nächsten Tag mußte ich die deutsch-tschechische Grenze passieren, und zwar mit dem Pkw nach Děčín, mit einem D-Zug zurück und dann zu Fuß nach Děčín. Der dritte Grenzübertritt war inoffiziell. Es konnte somit kritisch werden, da es sich um keine EG-Grenze handelt. Eine entsprechende Genehmigung war nicht mehr zu erhalten. Nach dem Abstellen meines Pkw in Děčín wartete ich auf den D 278 „Progreß“, um mit ihm nach Bad Schandau zu fahren. In Děčín wurde die ČSD-Lokomotive gegen eine der DR ausgetauscht. Die nagelneue Zweisystemlokomotive 230 004 des Bw Dresden (heute 180 004) setzte sich an die Spitze des Zuges. Der elektrische Zugbetrieb bei der DR erfolgt mit Wechselstrom 15 kV, 16 2/3 Hz . Dagegen haben die ČSD ein 3-kV-Gleichstromnetz. Seit 2. Juni 1991 fahren mehrere Zweisystemlokomotiven die Züge zwischen Berlin und Prag.

Da der „Progress“ ab Děčín also von einer Reichsbahnlok gezogen wurde, konnte ich als Kollege auf dem Führerstand mitfahren. In Dolni Žleb, dem letzten tschechischen Bahnhof etwa 1,5 km vor der Grenze, bemerkte ich einen Uniformierten, der vermutlich den Grenztruppen der ČSFR angehörte. Wird er mich zurückschicken, wenn ich in etwa drei Stunden hier zu Fuß aufkreuze?, dachte ich. Als ich gegen 12.30 Uhr Dolni Žleb zu Fuß wieder erreichte, war der Mann verschwunden...

Durch zwei Tunnel

Bis Děčín hl. n. hatte ich mich auf den Schwellen fortbewegt und die beiden etwa 150 m und 250 m langen Tunnel unmittelbar vor dem Bahnhof durchquert. Ab dem nächsten Tag – das stand fest – mußte der Wanderstil geändert werden. Wegen der fehlenden Genehmigung war nur ein Wandern außerhalb der Gleisanlagen möglich. Außerdem wurde der Zugverkehr ab Děčín wesentlich dichter. Das Laufen neben der Eisenbahnstrecke hatte zwar den Vorteil, wieder eine normale Schrittlänge wählen zu können. Nachteilig jedoch war, daß nun nicht mehr alle Einzelheiten der Strecke sichtbar waren. Oft versperrten Wohnhäuser oder Fabriken die Sicht zu den Bahnanlagen. Der erste Teil der Strecke von Děčín bis Lovosice führt mit der Fernverkehrsstraße nach Prag dicht an der Elbe entlang. dann kreuzen Straßen- und Eisenbahn lediglich noch in Hrdly und bei Nové Ouholice. So war es ab Lovosice oft nicht einmal möglich, für die Wanderung einen staubigen Feldweg zu benutzen. Mehrfach ging es nur über „Stock und Stein“ voran, um mit der Eisenbahn auf Tuchfühlung zu bleiben.

Für den 13. April 1991 war mit



den ČSD eine Mitfahrt auf dem Führerstand einer Lokomotive vereinbart. Alles klappte bestens. Die Kollegen des Lokomotivdepots Děčín hatten die blitzsaubere Elektrolokomotive 163 006 ausgewählt, die den Personenzug 9609 nach Prag führte. Ein deutschsprachiger Begleiter beantwortete Fragen und erklärte viele Details. Die mir zu diesem Zeitpunkt noch unbekannten fast 100 km Strecke nahm ich respektvoll zur Kenntnis. Das alles wollte ich also zu Fuß bewältigen? Gegen 13 Uhr hatten wir Prag erreicht, drei Stunden später ging die Fahrt zurück.

Pkw als Gehhilfe

Die Wandertouren begann ich mit dem Pkw und fuhr zunächst von der Unterkunft an die Strecke, meistens zum Startpunkt. Zu Fuß ging es dann von hier aus täglich ein Stück weiter in Richtung Prag. Vom Tagesziel fuhr ich

schließlich mit einem Personenzug zurück zum Pkw. Als ich für eine dieser Rückfahrten von Dobříň nach Bohušovice den P 9672 benutzte, hatte er in Roudnice planmäßig neun Minuten Aufenthalt. Während dieser Zeit sollte der D 374 „Vindobona" den Personenzug überholen. Doch er hatte etwas Verspätung. Dann war die Abfahrtszeit des P 9672 heran, und der elektrische Triebwagenzug setzte sich zügig in Bewegung. Kaum hatte er 100 m zurückgelgt, da überholte uns rauschend der „Vindobona" auf dem linken Gleis, auf dem er bis zum nächsten Bahnhof blieb. Das sind sie, die für einen Streckenläufer so gefährlichen Parallelfahrten! Ähnliche Situationen waren mehrmals zu beobachten.

Eine gewisse Orientierungsgewöhnung erforderte während der gesamten Wanderung die rückläufige Kilometrierung. Der sächsische Teil der Sächsisch-Böhmischen Eisenbahn begann in Bodenbach bei Tetschen (heute Děčín) mit 0,0 und endete am heutigen Bahnhof Dresden-Neustadt (km 66,3). Für den böhmischen Streckenteil war der jetzige Bahnhof Děčín hl. n. (hlavní nádraží ≙ Hauptbahnhof) der Endpunkt bei km 539,7. Bis Prag reduziert sich die Kilometrierung jedoch nur auf 409,8. Die 0,0 km-Marke befindet sich in Wien. Dafür ist aber nicht die kürzere Verbindung über Tábor (Franz-Josefs-Bahn) zu berücksichtigen, sondern die früher fertiggestellte, längere Nordbahn über Brünn (heute Brno). Diese Strecke erreichte als erste 1845 Prag. Seit dem 31. Mai 1992 benutzt auch der „Vindobona" die längere, inzwischen elektrifizierte und somit schneller zu bewältigende Strecke nach Prag.

Schneeregen in Prag

Am 20. April 1991 hatte ich endlich mein Ziel erreicht. Als ich mich dem Stadtkern Prags näherte, setzte plötzlich Schneeregen ein, der bis zu meiner Abfahrt am frühen Nachmittag anhielt. Typisch April!

Vor mir stand nun die Frage: Zu welchem der beiden Bahnhöfe sollte ich gehen? Ich entschied mich zunächst für den Bahnhof Praha střed (Prag Mitte), der seit Herbst 1989 wieder Praha Masarykovo nádraží heißt. Diesen Namen trug er übrigens schon vor 1918 bis 1939 und von 1945 bis 1948. Masaryk war der erste Außenminister der am 28. Oktober 1918 ausgerufenen Tschechoslowakischen Republik.



IEx 75 „Hungaria" in Dresden Hbf kurz vor der Abfahrt nach Budapest.

Fotos: B. Sprang, Berlin

Wandertabelle

Montag, 8. April	Dresden–Neustadt–Obervogelgesang	26 km
Dienstag, 9. April	Obervogelgesang–Schmilka-Hirschmühle	25 km
Mittwoch, 10. April	Schmilka-Hirschmühle–Děčín	16 km
Donnerstag,11. April	Děčín–Povrly	14 km
Freitag, 12. April	Povrly–Dolni Zálezly	18 km
Sonnabend, 13. April	Lokmitfahrt Děčín–Prag–Děčín	
Sonntag, 14. April	Dolni Zálezly–Bohušovice	19 km
Montag, 15. April	Bohušovice–Dobříň	15 km
Dienstag, 16. April	Dobříň–Dolni Beřkovice	15 km
Mittwoch, 17. April	Dolni Beřkovice–Mlčechvosty	11 km
Donnerstag, 18. April	Mlčechvosty–Dolany	15 km
Freitag, 19. April	Dolany–Praha Sedlec	
Sonnabend, 20. April	Praha Sedlec–Praha Masarykovo n.	9 km
	zu Fuß zurückgelegte Strecke	**196 km**
Standquartiere:	bis 10. April in Radeberg bei Dresden ab 11. April in Ústi n. L. ab 18. April in Kralupy n. Vlt.	

Da sich der Hauptbahnhof (Praha hlavni nádraží) nur 10 Fußminuten entfernt befindet, suchte ich ihn ebenfalls auf. Seit dem 16. November 1990 trägt er ebenfalls einen neuen Namen: Nádraží Presidenta Wilsona. Der amerikanische Präsident Wilson hatte 1918 die Gründung der Tschechoslowakischen Republik intensiv unterstützt. Nach reichlich 74 Jahren ist die staatliche Gemeinsamkeit von Tschechen und Slowaken wieder zerbrochen. Seit dem 1. Januar 1993 gibt es zwei Republiken.

Nachtrag

Am Nachmittag des 20. April 1991 machte ich mich wieder auf den Weg nach Berlin.

Der Eilbrief mit tschechischem Textinhalt, am 9. April in Berlin abgeschickt, hatte Ústi n. L. noch immer nicht erreicht. Erst am 23. April 1991 kam er an, da war meine Wanderung längst Vergangenheit.

Die zweite ČSD-Dienststelle hatte mir mitgeteilt, daß ich die geplante Fußwanderung machen dürfe, wenn mich während der gesamten Zeit ein Mitarbeiter der ČSD begleitet, der für meine Sicherheit persönlich verantwortlich gemacht wird.

Na bitte.

Burkhard Sprang



Foto: F. Hafner, Berlin

Ebenfalls für den internationalen Verkehr wird der moderne Bahnhof genutzt: Praha Holesovice.



Die Buckower Kleinbahn auf einen Blick

26. 7. 1897
Die 750-mm-spurige und 4,7 km lange Strecke Dahmsdorf-Müncheberg [heute Müncheberg (Mark)]– Buckow wird eröffnet.

1. 7. 1900
Die Betriebsführung wird nicht mehr durch die Firma Phillipp Balke wahrgenommen. Sie hatte auch den Bahnbau ausgeführt. Neuer Betriebsführer ist die AG für Bahnbau und Tiefbauten, ab 1. April 1907 die Eisenbahnabteilung im Brandenburgischen Provinzialverband, aus dem das spätere Landesverkehrsamt Brandenburg hervorgeht.

1. 6. 1929
Eine neue Buckower Kleinbahn-Gesellschaft wird gegründet. Ziel des Unternehmens ist der Neubau einer zeitgemäßen Bahnanlage.

15.5.1930
Eröffnung der elektrisch betriebenen regelspurigen Buckower Kleinbahn und Stillegung der Schmalspurbahn.

30. 10. 1945
Die Aktiengesellschaft wird aufgelöst, die Bahnanlage als Volkseigentum bezeichnet. Da kaum Strom für den Bahnbetrieb zur Verfügung steht (750 V Gleichspannung), kommen auch lokbespannte Züge zum Einsatz.

1. 4. 1949
Die Buckower Kleinbahn wird von der DR übernommen und fortan als elektrisch betriebenen Nebenbahn geführt; ab 15. Juli 1960 ist hier die Betriebsvorschrift für den vereinfachten Nebenbahndienst verbindlich.

1. 2. 1965
Der stets geringe Güterverkehr wird auf den Bahnhöfen Waldsieversdorf und Buckow – somit auf der Gesamtstrecke – eingestellt.

31. 5. 1969
Die vorgesehene Stillegung scheitert an der ungünstigen Straßenführung zwischen Müncheberg und Buckow. Dennoch gilt die elektrisch betriebene Nebenbahn als fünftes Rad am Wagen.

1980
Nach und nach werden die 50 Jahre alten Triebwagen im Heimat-Raw Berlin-Schöneweide modernisiert. Dabei handelt es sich jedoch um Totalneubauten von je drei Trieb- und Steuerwagen.

1990
Das Verkehrsaufkommen ist drastisch gesunken.

23. 5. 1993
Der elektrische Betrieb wird eingestellt und durch Dieseltriebwagen der Baureihe 772 ersetzt.

TOTENTANZ in Buckow?

Am 22. Mai 1992 fuhren auf der 4,7 km langen Strecke Müncheberg (Mark) – Buckow (Märk. Schweiz) die letzten Elektrotriebwagenzüge. Sie wurden durch Dieseltriebwagen ersetzt, die nun – wenn auch in Maßen – die Umwelt mit Abgasen belasten. Die Gründe für die Traktionsumstellung sind undurchsichtig, von offiziellen Stellen wird Widersprüchliches verlautbart.

Schon in den 60er Jahren liebäugelte die Deutsche Reichsbahn mit der Stillegung der etwa 60 km östlich von Berlin gelegenen Bahnanlage. Mit 750 V Gleichspannung betrieben, zählte sie stets zu den Außenseitern, blieb aber unentbehrlich. Bis zum Beginn des Jahres 1990 waren die täglich 16 Zugpaare der Buckower Kleinbahn meist voll besetzt. Daher wurden in den 80er Jahren Bahnanlagen erneuert und Fahrzeuge rekonstruiert. Die Deutsche Reichsbahn hatte sich auf einen langfristigen Betrieb dieser Strecke eingerichtet.

Seit drei Jahren befördert die Buckower Kleinbahn kaum noch Fahrgäste; Zug- und Lokpersonal pendeln meistens allein zwischen dem als Perle der märkischen Schweiz bekannten Städtchen Buckow und Müncheberg an der Ostbahn. Nur an den Wochenenden herrscht etwas mehr Betrieb. Die Fahrkartenausgabe in Buckow ist noch täglich besetzt, doch kaum ein Reisender kauft Fahrkarten. Für die Anwohner hat die „Elektrische“ keine Bedeutung mehr. Daß dieser Zustand durch das betriebsführende



Foto: wdm

Dieser in Buckow installierte Siliziumgleichrichter von 1930 ist noch einsatzfähig und somit ein Stück pure Technikgeschichte.

Bahnunternehmen auf Dauer kaum toleriert werden kann, ist einzusehen. Rote Zahlen im Flächenverkehr der Schiene sind heute kaum zu umgehen, doch wenigstens leidlich besetzte Züge sollten fahren. Bereits 1992 beabsichtigte die Deutsche Reichsbahn, auf der Buckower Schiene anstelle der E-Traktion Dieseltriebwagen einzusetzen. Der Grund: Die Oder-Spree-Energieversorgungs-AG will ihr Netz von 10 kV auf 20 kV umstellen, und die nötige Anpassung des Gleichrichterwerkes in Buckow ist der Deutschen Reichsbahn zu teuer. Inzwischen steht fest, daß die 20 kV erst ab 1995 zur Verfügung stehen. Nach Buckow könnten die erst 13 Jahre alten Elektrotriebwagen weiterfahren. Indes werden diese Fahrzeuge abgestellt und in Frankfurt (Oder) beheimatete Dieseltriebwagen samt Personal gen Buckow geschickt. Die Buckower Triebwagenführer dürfen dafür S-Bahn-Züge durch die deutsche Hauptstadt fahren. Der neue Jahresfahrplan bietet vielfach ungünstigere Anschlüsse an die „Groß-bahn“ in Müncheberg. Da liegt der Verdacht nahe, daß sich die Deutsche Reichsbahn mittelfristig von der Betriebspflicht auf dieser Strecke zu entledigen beabsichtigt. Rührig bemüht sich nun der „Eisenbahnverein Märkische Schweiz“ i. G. um den Erhalt der Bahn, wohl wissend , daß ein künftiger Betrieb auf den eigentlich unter Denkmalschutz gehörenden Bahnanlagen nur unter einer neuen Trägerschaft möglich ist. Ein Konzept für die Einbindung der Kleinbahn in die Infrastruktur des Buckower Erholungsgebietes gibt es nicht. Im Buckower Rathaus bewegt sich nichts. Keine Ideen, keine Werbung für die Bahn. Der Noch-Landrat in Strausberg kämpft ums Überleben der Nahverkehrsbetriebe in Strausberg und Rüdersdorf. Da bleibt kaum Kraft für Buckow, zumal der Kreis bald nicht mehr bestehen wird. Der Fahrgastverband pro Bahn e.V. steht dem Erhalt der Bahn positiv gegenüber, doch geschehen ist von hier aus noch nichts. Ein Konzept muß auf den Tisch, mit der Deutschen Reichsbahn verhandelt werden. Ansonsten muß Buckow einen Tourismus ohne Eisenbahn hinnehmen – mehr Abgase, anstatt Stromverbrauch – kein gutes Omen für die Märkische Schweiz. Wolf-Dietger Machel



Fotos: B. Schulz, Berlin

Triebwagen 279 001 in Müncheberg (Mark) am 1. Mai 1979. In Ursprungsform blieb keines der 1930 in Hannover gebauten Fahrzeuge erhalten.



Messe-Sonderzüge nach Hannover

Im März 1993, anläßlich der Computermesse CEBIT in Hannover, rollten zahlreiche Sonderzüge mit verschiedendsten Triebfahrzeugen der beiden deutschen Bahnverwaltungen aus allen Richtungen zum dortigen Messebahnhof. V.l.n.r.: 232 290 vor einem Sonderzug nach Leipzig, 110 355 und 110 364 vor der Abfahrt in Richtung Norddeutschland sowie 112 149 vor dem Sonderzug Hannover–Dortmund–Mönchengladbach mit einem Münchener S-Bahn-Schild.

Text und Foto: A. Petereit, Köln



Hannover-Messe

Jährlich hat die größte Investitionsgütermesse der Welt auch einige Schienenfahrzeuge anzubieten. Dieses Jahr kamen die einschlägigen Aussteller hauptsächlich aus den neuen Bundesländern (Dessau, Görlitz, Bautzen, Niesky, Hennigsdorf) mit Fahrzeugen, die wir bereits in der letzten Zeit vorgestellt haben. Auch die Firmen der Altbundesländer zeigten bereits Bekanntes. Neuesten Datums in puncto Übertragungstechnik ist der abgebildete Dieseltriebwagen der LHB Sazgitter für die Altona-Kaltenkirchen-Neumünster Eisenbahn mit wassergekühltem Wechselrichter und wassergekühltem Drehstromfahrmotoren. ABB hat diesen Antrieb entwickelt und geliefert. Der mechanische Teil ist nahezu baugleich mit den VT 2E der AKN und der Taunusbahn Frankfurt.

Text und Foto: Christian Fricke

Blankenburger KSEM

Im FEW Blankenburg der Deutschen Reichsbahn wird derzeit eine hier entwickelte und hergestellte Kies- und Schotter-Einbaumaschine (KSEM) erprobt. Mit diesem Spezialfahrzeug können pro Stunde ohne Abbau des Gleises 320 m² Sand-, Kies und Schotterschichten eingebracht und verdichtet werden. FEW

Nürnberger Museumsbahnhof



Ein historischer Bahnsteig, ein sächsischer Schmalspurzug, zwei bis 160 km/h einsatzfähige Salonwagen aus der Zeit um 1940: Das sind die Attraktionen, die am 29. April im Verkehrsmuseum Nürnberg vom Leiter des Museums, Günter Schwerin (Bild), vorgestellt wurden.

Die Großstadt-Bahnsteiganlage als Erweiterung des Museumsfreigeländes ist original in der Manier der Jahrhundertwende ausgestattet. Der Schmalspurzug mit der 99 745, dem Gepäckwagen 974-325 und dem Traglastenwagen 970-604 ist eine Dauerleihgabe der Rbd Dresden. Die beiden Salonwagen sind 1992 im Raw Potsdam für das Verkehrsmuseum Nürnberg aufgearbeitet worden. Es handelt sich um einen Konferenzwagen und um den „Kanzelwagen" der Bauart Henschel-Wegmann vom ehemaligen „Blauer Enzian".

Zur Eröffnung des Bahnsteigs verließ erstmals ein Sonderzug das Verkehrsmuseum und ging direkt auf das Streckennetz der Bundesbahn über.

Die Frage, woher das Museum den Mut nimmt, in diesen Tagen die Einrichtungen zu erweitern, beantwortete der Präsident der BD Nürnberg, Dr. Ing. E.h. Horst Weigelt in seiner kurzen Begrüßungsansprache: „Dankbar haben wir zur Kenntnis nehmen dürfen, daß durch die in Vorbereitung befindliche Wiedervereinigung der deutschen Bahnen und die anstehende Überleitung in eine Bahn-AG trotz aller Probleme und tiefgreifenden Veränderungen der Bestand des Museums nicht in Frage gestellt werden wird. Wenn auch die künftige Organisationsform für das Museum noch nicht endgültig gefunden ist, so ist doch davon auszugehen, daß es ein integraler Bestandteil der Eisenbahn bleiben wird und damit die gerade für dieses Museum so wichtige Verbindung zum Unternehmen erhalten bleibt." MEB

NACHRICHTEN

■ Mit der Übergabe der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) von der Treuhandanstalt an die Stadt Leipzig sind nun alle Straßenbahnbetriebe in den neuen Bundesländern wieder in den Händen der Kommunen. Die LVB gehören jetzt zu 83 Prozent der Stadt und zu 17 Prozent dem Landkreis. Wegen der Altschulden von ca. neun Millionen Mark hatte sich Leipzigs Oberbürgermeister Lehmann-Grube zunächst gegen eine Übernahme gesträubt. Nun hat die Treuhand die Altschulden übernommen. Die Kostendeckung des mit 163 km Streckenlänge zweitgrößten deutschen Straßenbahnunternehmens liegt laut Geschäftsleitung zur Zeit bei 40 %. Die Kommunalisierung der übrigen öffentlichen Verkehrsbetriebe (Kraftverkehr) soll in diesem Jahr abgeschlossen werden. jg

■ Die erste Eisenbahn auf dem europäischen Festland verkehrte ab 1. August 1832 zwischen Budweis und Linz. Als Zugmittel wurden Pferde eingesetzt. Zum Teil ist die alte Pferdebahntrasse noch heute erhalten und wird auf österreichischem Gebiet nahe der tschechischen Grenze seit Anfang der 80er Jahre als Wanderweg genutzt. Jetzt soll ein 7 km langer Teil der Pferdebahn, und zwar von Summerau bis Kerschbaum, bis 1996 wieder aufgebaut werden. Stationsgebäude, Wachthäuser, Brücken und Durchlässe sind noch vorhanden. Der seit 1992 bestehende Förderverein „Freunde der Pferdeeisenbahn", A-4261 Rainbach im Mühlenviertel, wirbt als Träger dieses Vorhabens um Mitglieder und Förderer. rrr

■ Um den Fahrgästen mehr Sicherheit auf Bahnhöfen und in Zügen zu bieten, wollen die Deutschen Bahnen bis 1996 rund 130 Millionen Mark investieren. Außerdem stehen für die ständige Überwachung jährlich etwa 20 Millionen Mark zur Verfügung. Allein 3,5 Millionen Mark erfordern die Sicherheitsvorkehrungen in München, wo dieser Tage eine neue „S-Bahnwache" eröffnet wurde. Sie dient einerseits als Leitstelle für die Streifen, die ständig im S-Bahnbereich unterwegs sind, aber ebenso als Anlaufstelle für Reisende und Passanten. rrr

■ Nach der äußerst erfolgreichen Wiedereinführung einer modernen Straßenbahn in Manchester planen inzwischen rund 40 britische Kommunen neue Straßenbahnnetze, u. a. Sheffield, Leeds, Birmingham, Nottingham, Bristol, Southhampton und Edingburgh. Auch die amerikanische Metropole New York will ab 1994 in der 42. Straße eine Straßenbahn nach dem Vorbild im französischen Grenoble bauen. Hier sollen 15 Trams die täglich benötigten 50 Omnibusse ersetzen. ms



Doppelstockwagen für die DB

Nachdem die Waggonbau Görlitz GmbH die von der DR bestellten 100 neuentwickelten Doppelstocksteuerwagen fast ausgeliefert hat, befinden sich bereits die ersten Doppelstock-Mittelwagen für die DB im Bau. Bis zum 30. Juni 1993 sollen die ersten beiden Fahrzeuge für Erprobungszwecke fertiggestellt sein. Weitere 73 Wagen dieser Bauart folgen von Mitte August bis Jahresende 1993.

Die für den Einsatz im Großraum München vorgesehenen Doppelstock-Mittelwagen weichen sowohl im Rohbau (Festigkeitskonzept) als auch beim Innendesign vom Do-Steuerwagen ab (siehe MEB 9/92 und 3/93).

Text und Foto: F. Hafner, Berlin

Zahnraddampflokomotive aus Meiningen



Die aufgearbeitete Lokomotive 1 der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG (DFB) wurde am 27. März 1993 im Reichsbahnausbesserungswerk Meiningen an den Eigentümer übergeben (Bild). Das Meininger Werk reparierte damit zum ersten Mal eine Zahnradlokomotive. Diese und die DFB-Maschine Nr. 2, die ebenfalls in Meiningen instandgesetzt wird, wurden 1913 mit einer weiteren Lok von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur für die Eisenbahngesellschaft Brig-Furka-Disentis, der späteren Furka-Oberalpbahn (FO), hergestellt. Nachdem am 1. Juli 1942 die Elektrifizierung der FO abgeschlossen worden war, wurden vier Lokomotiven an die französische Kolonial-Eisenbahnverwaltung in Vietnam verkauft. 1985 entdeckte ein Erdbebenforscher die inzwischen abgestellten Maschinen.

Für den Betrieb auf der wiederaufgebauten Furka-Bergstrecke konnte die DFB im Sommer 1990 sechs nahezu schrottreife Lokomotiven erwerben.

Text: E. Preuß; Foto: R. R. Rossberg



Von Dessau nach Sehnde-Wehmingen

Erstmals gelangte ein Straßenbahnzug aus der DDR-Produktion in den Besitz eines Straßenbahn-Museums in den alten Bundesländern. Am 20 März 1993 trafen der Triebwagen 35 und der Beiwagen 126 der Dessauer Verkehrs GmbH im Hannoverschen Straßenbahn-Museum (HSM) in Sehnde-Wehmingen ein. Beide zweiachsigen Einheitstypen T 57 und B 60E wurden in der Waggonfabrik Gotha hergestellt und verkehrten vor ihrem Einsatz in Dessau bis 1989 bzw. 1986 auf den Gleisen der Dresdener Straßenbahn. Der Straßenbahnzug wird für Sonderfahrten genutzt. Bis zum 3. Oktober 1993 ist das Museum sonn- und feiertags von 11 bis 17 Uhr geöffnet.

Text und Foto: Ch. Heuer, Hannover



Berlin: Drei Tote bei Zusammenstoß

Falsche Weichenstellung und ein irrtümlich erteiltes Ersatzsignal sind nach dem ersten Erkenntnisstand die Ursache für das folgenschwere Berliner Eisenbahnunglück vom 9. April. Gegen 14.30 Uhr prallten zwischen den Bahnhöfen Berlin-Wannsee und Griebnitzsee der IC 995 nach Frankfurt (Main) und der Entlastungszug D 10545 aus Hannover frontal aufeinander. Beide Züge fuhren mit etwa 60 bis 70 km/h. Lokführer und Lotse der 218 267 des D-Zuges und eine Reisende im InterCity fanden den Tod, 23 Menschen erlitten Verletzungen. Retten konnte sich das Personal der IC-Zuglok 229 113: Einer der beiden Lokführer sprang ab, der andere lief in Richtung Maschinenraum und überlebte schwer verletzt. Sehr stark beschädigt wurden die Lokomotiven, zerstört die jeweils ersten Wagen.

Der betroffene Streckenabschnitt ist seit 1983 für Gleiswechselbetrieb eingerichtet und gesichert. Ein technisches Versagen schließt der Bahnvorstand aus, ebenso verneinte er einen möglichen Zusammenhang mit Bauarbeiten. Wegen der Elektrifizierung herrschte auch im April immer wieder eingleisiger Betrieb, am Karfreitag sollten jedoch beide Gleise befahren werden. Fest steht, daß der IC vom Stellwerk Wannsee auf das linke Streckengleis geleitet wurde und ein Ersatzsignal (vorbei am Halt zeigenden Hauptsignal) erhielt, obwohl der Abschnitt für den Gegenzug freigegeben war.

Text: Koschinski; Foto: Schulz

NACHRICHTEN

■ Der Eisenbahntunnel unter dem Ärmelkanal wird nicht mehr in diesem Jahr, sondern erst im Frühjahr 1994 in Betrieb genommen. Hauptursache sind Differenzen zwischen der Betreibergesellschaft „Eurotunnel" und insgesamt zehn britischen Baufirmen, da die Baukosten abermals überschritten wurden.

Die Gesamtkosten werden sich nun auf 24 Milliarden Mark belaufen; bei Abschluß der Verhandlungen über den Tunnelbau im Jahre 1988 waren insgesamt 12 Milliarden Mark vorgesehen.

MEB

■ Am 24 April begannen mit der Grundsteinlegung für eine Eisenbahnbrücke bei Hestedt im Altmark-Kreis Salzwedel durch Bundesverkehrsminister Krause die Wiederaufbauarbeiten für die Strecke Stendal–Salzwedel–Uelzen. Die 107 km lange Verbindung wurde 1873 eröffnet; auf ihr fuhren einst Züge aus Sachsen und Mitteldeutschland nach Bremerhaven und vermittelten Anschluß an die Dampfer nach Amerika. Nach 1945 mußte die Verbindung nach Uelzen durch die deutsche Teilung aufgegeben werden. 1951 verschwanden die Gleise. Für den Wiederaufbau sind 1,4 Milliarden Mark erforderlich. Zum Fahrplanwechsel im Mai 1997 soll die Trasse, zweigleisig und elektrifiziert, dem Verkehr übergeben werden und vor allem den Güterverkehr zu den Nordseehäfen verbessern. Für den Reiseverkehr kommen attraktive Verbindungen nach Hamburg und auch für einzelne Regionen hinzu.

MEB

■ Ohne Besetztzeichen und ohne Wartezeit wollen die Deutschen Bahnen künftig für ihre Kunden erreichbar sein. Mit der einheitlichen Rufnummer 1 94 19 werden an 71 Standorten neue fernmündliche Reiseauskunftstellen eingerichtet. Diese Auskunftsstellen bedienen auch Orte im Umkreis von etwa 50 km, sind zwischen 6 und 22 Uhr besetzt und geben nicht nur Fahrplaninformationen, sondern nehmen auch Platzreservierungen und Fahrscheinbestellungen entgegen. Die Unterlagen können dann im nächstgelegenen Reisezentrum abgeholt oder per Post zugesandt werden.

Die derzeit 600 im Auskunftsdienst tätigen Mitarbeiter werden durch weitere 300 Beschäftigte verstärkt. Damit wird dieser Servicebereich beträchtlich erweitert.

rrr

■ Wie in Rußland gibt es auch noch in Bulgarien eine strategische Dampflokreserve, die vornehmlich aus ehemaligen DR-Lokomotiven der Baureihen 42 und 52 besteht. Seit einiger Zeit sind diese Maschinen zugänglich. MEB wird demnächst darüber ausführlich berichten.

MEB



Ein Triebwagen der NS?

In Dähre an der Nebenbahnstrecke Salzwedel–Diesdorf (Altmark) entdeckte Reinhardt Ridke aus Wittenberge die Reste dreier Reisezugwagen. Beim näheren Hinsehen entpuppten sie sich als die ehemalige fahrbare „Station Junger Techniker und Naturforscher Ernst Thälmann", die 1958 für 2,4 Millionen DM (damalige Währungsbezeichnung in der DDR) in Betrieb genommen worden war. Die dreiteilige Kombination war aus abgewrackten Wagen aufgebaut und mit Kinosaal, Fotolabor, Bastelwerkstatt, Bibliothek usw. ausgerüstet. Dem Gattungszeichen Sdr 8 ü nach handelte es sich um eine Einheit mit zwei Jakobsgestellen. Sie war insgesamt 61 m lang und wog 92,5 t. Die Wagen hatten die DR-Nummern 800-701 bis 800-703. Heimatbahnhof war Salzwedel.

Lehrstellwerk in Berlin-Marzahn

Elektronische Stellwerke werden seit Mitte der 80er Jahre errichtet. Sicherungstechnische Abhängigkeiten werden über spezielle Computer-Software hergestellt und nicht mehr mechanisch oder mittels Relais. Die Arbeitsmittel des Fahrdienstleiters sind u.a. Bildschirm, Tastatur und ein Bedientablett.
Noch in diesem Jahr werden die ersten elektronischen Stellwerke in Berlin in Betrieb genommen. Um das Personal mit der neuen Technik vertraut zu machen, sind in Eilsleben und Berlin-Marzahn Lehrstellwerke eingerichtet worden. In Berlin begann Anfang 1993 die Schulung für Mitarbeiter der künftigen Zentralstellwerke Berlin-Wannsee und Westkreuz. Hier können alle Bedienungshandlungen trainiert werden, neben dem Regelbetrieb selbstverständlich auch abweichende Betriebsformen oder Störungsfälle.



Ein anderes Lehrmodell dient in Berlin-Marzahn zur Ausbildung von Triebfahrzeugführern der Berliner S-Bahn. Dieser Fahrsimulator ist nach Kenntnis der Mitarbeiter einmalig bei DB und DR. In einer Kabine ist ein kompletter Führerstand eines S-Bahn-Triebwagens eingerichtet. Daneben befindet sich ein Schaltpult für den Ausbilder. Die zu befahrenden Strecken werden vor den Augen des Fahrschülers auf dem Bildschirm abgespielt (Bild).

Text und Foto: M. Jacob, Berlin



Wieder Standseilbahn in Haifa

Die Funicula Haifa in Israel, die von der Place de Paris am Hafen zur 267 m höher gelegenen Station Gan Haem auf dem Mont Carmel führt, ist wieder in Betrieb. Sie war 1959 von französischen Unternehmen erbaut worden, lief nach Pariser Vorbild auf Gummireifen, mußte aber vor einiger Zeit den Betrieb wegen technischer Mängel einstellen. Die Stadtverwaltung von Haifa erteilte Ende der 80er Jahre dem Schweizer Seilbahnhersteller von Roll in Thun den Auftrag, die Bahn völlig zu erneuern. Nach zweijähriger Bauzeit wurde der Betrieb am 28. Juli 1992 wieder aufgenommen. Die 1735 m lange und im Tunnel verlaufende Standseilbahn bewältigt einen Höhenunterschied von 266,8 m, die maximale Neigung beträgt 300 ‰. Eine Fahrt, die auf vier Zwischenstationen unterbrochen wird, dauert mehr als sieben Minuten, die Zugfolgezeit zehn bis zwölf Minuten. Die Bahn läuft 20 Stunden am Tag. Zwei Züge rollen mit einer Geschwindigkeit von 8 m/s wechselweise auf- und abwärts und bieten zusammen 48 Sitz- und 324 Stehplätze.
Die 34 m langen und mit acht Doppeltüren versehenen klimatisierten Wagen wurden von Gangloff in Bern gebaut. Den Seilantrieb übernehmen zwei Gleichstrommotoren mit je 700 kW Leistung. Als Hilfsantrieb für den Notfall ist ein Dieselaggregat vorhanden, das 530 kW erzeugen kann.

Text und Foto: R. R. Rossberg, Murnau

NACHRICHTEN

■ Durch die Trennung der Tschecho-Slowakischen Förderation in zwei Staaten ging der Reiseverkehr seit Anfang 1993 zwischen beiden Ländern um 60 % zurück. Daher wurde der Zugverkehr zwischen Bratislava und Prag mit Beginn des Jahresfahrplan 1993/94 drastisch reduziert. Die nach Berlin fahrenden Expreßzüge Pannonia, Balt-Orient und Meridian wurden durch einen Zug ersetzt. Einziger Trost: Zwischen Prag und Hamburg verkehren zusätzlich EC-Züge.
ds

■ Am 17. April 1993 wurden nach sechsjähriger Bauzeit zwei neue S-Bahn-Teilstrecken in Stuttgart eröffnet. Sie führen von Schorndorf (S 2) und Backnang zum Stuttgarter Flughafen, von dem man den Hauprbahnhof nun in 27 Minuten erreichen kann. Zum Einsatz kommen S-Bahnzüge der Baureihe 420. Zum gleichen Zeitpunkt ging die neue Stadtbahnlinie 7 von Derlerloch zum Stuttgarter Killesberg in Betrieb. Hier verkehren neue Züge des DUEWAG-Typs DT8. Die drei Erweiterungen des Stuttgarter Schienennetzes erforderten 356 Millionen DM.
klba

■ Der Bau einer speziellen Hochgeschwindigkeitsstrecke Paris–Moskau kann frühestens im Jahre 2010 begonnen werden, wobei jetzt schon die Planungsarbeiten in Angriff genommen werden müßten. Zu diesem Ergebnis gelangten die Teilnehmer an einer vom Internationalen Eisenbahnverband (UIC) organisierten Konferenz Ende April in Warschau. Zunächst soll bis 1997 der Steckenabschnitt Frankfurt (Oder)–Warschau für eine Geschwindigkeit von 160 km/h ausgebaut werden. Im Jahre 2000 soll diese Geschwindigkeit auch zwischen Warschau und Brest gefahren werden können. Die Kosten für die Modernisierung des Abschnittes Frankfurt (Oder)–Warschau beziffern sich auf 1,923 Milliarden Mark.
MEB

■ Nach wie vor umstritten ist der Obusverkehr in Hoyerswerda. Verschiedene Verkehrsexperten befürworten den Ausbau, andere empfehlen die Stillegung zugunsten des Dieselbusses. Die Stadtverwaltung beabsichtigt, nun den Obusverkehr bis zum Jahr 2000 aufrechtzuerhalten. Ob dieser Termin tatsächlich ernst zu nehmen ist, bleibt abzuwarten.
Derzeit wird eine Linie mit Obussen befahren. Unter zwei weiteren erst kürzlich elektrifizierten Abschnitten verkehren weiterhin Dieselbusse.
gp



Umsetzer statt Schiebebühne

In Bahnwerkstätten werden bis heute Schiebebühnen zum Umsetzen von Schienenfahrzeugen genutzt. Jetzt gibt es dafür eine flexiblere Lösung, die außerdem noch die Funktion von Drehscheibe und Schiebebühne kombiniert: den sogenannten Waggonumsetzer. Er bildet ein auf Straßenrädern laufendes Gleisstück mit eigenem Antrieb. Über abklappbare, keilförmige Auffahrschienen an beiden Enden kann das Schienenfahrzeug mit bordeigenen Hydroseilwinden aufgenommen, gleisunabhängig verfahren und an der gewünschten Stelle wieder abgerollt werden. Der hydrostatische Eigenantrieb des Umsetzers und eine elektronische Vielweglenkung ermöglichen zahlreiche Lenkprogramme bis hin zur Quer-, Diagonal- oder Karussellfahrt, so daß sich das transportierte Fahrzeug auch in die Gegenrichtung drehen läßt. Der von Scheuerle, einem Spezialunternehmen für Schwertransporttechnik im württembergischen Pfedelbach entwickelte und gebaute Waggonumsetzer ist jetzt, nachdem ein Vorläufer in die Schweiz gegangen war, erstmals in Deutschland eingesetzt: bei der AEG MAN GHH Schienenverkehrstechnik in Nürnberg. Das Unternehmen baut zur Zeit elektrische S-Bahnzüge der Baureihe 420 für die Bundesbahn, U-Bahn-Züge für Nürnberg und vor allem Niederflurstraßenbahnen. Die Steuerung des Umsetzers befindet sich am Fahrzeug, gesteuert wird es über ein tragbares Bedienungspult über Funk.

Text und Foto: R. R. Rossberg, Murnau

VW-Schienenbus



Für die Türkischen Staatsbahnen (TCDD) wurde unlängst ein schwerer Kleinwagen (Skl) auf der Grundlage des neuesten VW-Kleintransporters entwickelt (Bild). Gänzlich verändert wurde das Fahrwerk, wozu die Blockierung der Lenkung in Geradeausstellung und der Ausbau der Stoßdämpfer gehören. Stark begrenzte Federwege verhelfen den vier einzeln aufgehängten Rädern zur notwendigen Sturz- und Spurkonstanz. Verkürzte Federn aus Polyurethan ersetzen deshalb auch die Miniblock-Stahlspiralfedern an der Hinterachse. Der Antrieb erfolgt unverändert über die Vorderachse, so daß die Achsfolge wohl mit „A1" anzugeben ist. Spurkranzräder mit entsprechender Einpreßtiefe und Polyurethan-Radreifen sorgen für ruhigen Lauf. Die Höchstgeschwindigkeit des mit Fünfzylinder-Dieselmotor ausgerüsteten VW-Skl wurde auf 70 km/h begrenzt.

Für den Fahrtrichtungswechsel wurde unter dem Fahrzeugboden eine hydraulisch ausfahrbare Drehvorrichtung installiert. Der VW-Schienenbus kann auch einen leichten Anhänger mitführen.

Text und Foto: PSBF



US-Army-Trains

Mit der Wiedervereinigung Deutschlands verschwanden auch die Militärzüge der US-Army von den Gleisen der DB und DR. Darin eingeschlossen ist der jahrelange Verkehr des USTC = UNITED STATES TRANPORTATIONS CORPS nach Berlin. Die US-eigenen Schienenfahrzeuge wurden überflüssig und ausgemustert. Ein Güterzugbegleitwagen verblieb als Denkmal vor dem Vereinsheim der Eisenbahnfreunde Helmstedt. Das Fahrzeug soll an die Zeit der US-ARMY BERLIN TRAINS und die Bedeutung Helmstedts als Wechselbahnhof zwischen Ost und West erinnern.

Text und Foto: Ch. Fricke, Hannover

Stadtbahn in Torino



Hauptverkehrsmittel in der italienischen Stadt Torino ist die Straßenbahn. Sie wird neuerdings durch eine Stadtbahn auf eigenem Bahnkörper von Piazza Hermada–Corso Regina Margherita–Le Valette ergänzt. Eingesetzt sind inzwischen 51 zweiteilige Gelenktriebwagen mit Drehstrom-Motoren (Nummer 7000–7050). Im Bereich der Türen sind Klappstufen für Bahnsteighöhen von 250 und 850 mm über Schienenoberkante vorhanden. Die Wagen können in Mehrfachtraktion verkehren. Weitere technischen Daten der Fahrzeuge (siehe auch Bild):
Wagenkastenlänge 28 000 mm, Masse 39,4 t, Motorleistung 2 x 210 kW, Anfahrbeschleunigung 1,05 m/s^2, Höchstgeschwindigkeit 75 km/h, Achsfolge B'2 'B, Anzahl der Sitzplätze 56, Anzahl der Stehplätze 234, Anzahl der Türen 8.

Text und Foto: A. Pokórny, Prag

NACHRICHTEN

■ Der Bundesbahn steht möglicherweise Ärger aus Brüssel ins Haus. Die bei der AEG Schienenfahrzeuge Hennigsdorf GmbH für 550 Millionen Mark bestellten 90 Lokomotiven der Baureihe 112 für DB und DR sind nach neuem EG-Recht nicht europaweit ausgeschrieben worden. Zumindest trifft der Vorwurf auf die 45 DB-Lokomotiven zu. MEB

■ Aufgrund des Handelsembargos der UN gegen Serbien und Montenegro haben die Deuschen Bahnen den Verkauf von Fahrkarten in beide Gebiete eingestellt. Da aber der Reisezugverkehr von Deutschland nach Serbien und Montenegro weiterhin aufrechterhalten wird, halten Fachleute die Einstellung des Fahrkartenverkaufs für völlig wirkungslos. Hinzu kommt, daß sich bisher weder die übrigen EG-Länder noch Österreich und die Schweiz dieser Maßnahme angeschlossen haben. rrr

■ Zum Fahrplanwechsel am 23. Mai 1993 wurden mehrere DB- und DR-Strecken auf elektrischen Zugbetrieb umgestellt. Mit dem Abschnitt Helmstedt–Magdeburg (48 km) wurden die elektrifizierten Netze von Bundesbahn und Reichsbahn zusammengeschlossen. Ebenfalls mit E-Traktion befahrbar ist die Strecke Güterglück–Wiesenburg (35km). Neu ans Netz ging der Abschnitt Michendorf–Berlin-Zoologischer Garten (32km), auch wenn der ICE voraussichtlich bis Herbst in Michendorf auf den Außenring abzweigt und nach Berlin-Lichtenberg geleitet wird. Bei der DR wurden ferner die Abschnitte Neustrelitz–Neubrandenburg (35 km) und Sangerhausen–Nordhausen–Bernterode (74 km) auf elektrischen Betrieb umgestellt. rrr

■ Am 23. Mai 1993 eröffnete die niederländische Königin die 12 km lange Neubaustrecke Schiphol–Weesp mit den Zwischenbahnhöfen Amsterdam Zuid, Amsterdam WTC, Duivendrecht und Diemen Zuid. Sie wird von den halbstündlich verkehrenden Regionalbahn-Linien Den Haag–Schiphol–Almere und Schiphol–Hilversum–Utrecht befahren. nl

■ Derzeit gibt es in den Niederlanden 18 Museen und Vereine, die sich mit dem Erhalt von verschiedenen Museumsfahrzeugen befassen. Insgesamt existieren mehr als 800 Fahrzeuge für die Spurweiten 500 bis 1950 mm, unter ihnen 74 Dampflokomotiven, 59 Straßenbahntriebwagen und 97 Straßenbahnbeiwagen. nl

Modell Eisen Bahner

GÜTERSCHUPPEN

AUSGABE JUNI 1993

ANZEIGENSCHLUSS FÜR DIE NÄCHSTERREICHBARE AUSGABE HEFT 7/93 IST AM 7. JUNI 1993

Händleranzeigen sind mit „H" gekennzeichnet

Biete

Neu: „Die Wahrheit über Druckguß" jetzt in Koll's Preiskatalog 1993 Märklin 00/H0. Jetzt im Handel oder vom Verlag Koll, D-6380 Bad Homburg, Brandenburger Str. 36, Tel. 06172/302456 H

Altes Spielzeug, Eisenbahnen, An-, Verkauf seit 1980. Hebeling, 1 Berlin 62, Hohenfriedbergstr. 5, Mo.-Fr. 17-18.30 Uhr, Sa. 10-13 Uhr, 030/7842346 H

Groß-Berliner Spielzeugmarkt, für altes Spielzeug, Eisenbahnen, Autos, Figuren und Puppen. Keine Neuware. Sonntag, 6. Juni 93 von 10-16 Uhr in der Kongreßhalle (Restaurant), Berlin-Tiergarten, zwischen Brandenburger Tor und Siegessäule. Info: R. Hebeling, Telefon 030/7842346, 17-19 Uhr H

Roco, alles neu, nicht zugerüstet: ÖBB 1044.123, 1044.213, 1045.09, SBB Be4/6 grün, Am 4/4 und verschiedenes. Tel. Österreich 05223/44730

Neue Dampf-Feld- und Straßenbahn-Videos von: Schienen-Video, Postf. 2651, 4840 Rheda-Wiedenbrück H

Die Gelegenheit für Sammler der „ME" von 1973-1989, geb. à 25,-, Auflösung von TT-Material, z. Zt. 43 Loks ü. 250 Personen-, Güterwag., Schmalspuranlage H0e zu verk., H0-Loks 32, sowie 120 Wagen. Gräser, W.-Howitz-Straße 10, O-9561 Zwickau

Verk. in TT Eigenbau ETA 177 Speichenräder, Korpuffer, kurzgekuppelt, Beleuchtung, Fahrgäste, Schuppen, Lüfter, DM 1340,-. W. Sommer, Hauptstr. 37, O-1800 Brandenburg. 03381/24082

Alte Dampf-Eisenbahn. 1920 - 1959, Vid. Gratis-Prospekt v.: Fleischmann-Film, 8300 Landshut, Altstadt 90, ME

H0-Modellautos z. Zeit 1800 Stück, zum Verkauf, H0 BR 56, 55, 64, 24 73, 75, 80, 81, 89, 01, 41, 42, 50, Kö 130, 106, 110, ES 499, E 44, E 69, V 200, 62 Bergfelde + 3 Wagen, versch. Bücher, H0e-Material. Gräser, W.-Howitz-Straße 10, O-9561 Zwickau

Sammlungsauflösung! Buchfpl., DV, DS, Kursbücher, Monatshefte, Kataloge, Literatur, Bücher, Uniformteile,Poster, Zuglaufschilder u.v.m., Liste gegen DM 2,-, v.: Wolfgang Ewich, Gebersdorfer Str. 105, W-8500 Nürnberg 60

Biete Spur N auf Platte mit allem Zubehör, 240 cm L., 85 cm Br. + 2 Zügen, weg. Spurwechsel. Tel. 05651/6691

Biete Rivarossi 1339, BR 10 001, DM 240,-. M. Galle, Baumschulenstr. 42, O-1195 Berlin

BR 80 u. 3 Güt.wg., Trafo, 1 Weichenp., 1 Kreuzung, div. Schienen, ger. + geb., 1 Flügelsign., 2 Bahnüberg., Prellb. u.v. Zub., alles von Zeuke, Spur 0, 3 Leitersyst. für DM 500,- zu verk. Manfred Grütner, Flurstr. 42, O-4500 Dessau, Tel. 0340/2124173

Riesige H0-Samml. 87 Loks, 28 TW, 331 Wagen, Schienen, Drehscheiben, Weichen etc., supergünstig, Liste geg. DM 3,- Rückporto, einzeln od. komplett zu verkaufen. St. Schmidt, Suddenweg 45, 4460 Nordhorn

Bei allen Anfragen beziehen Sie sich bitte auf



Sammlung britischer Omnibusse, 47 Modelle komplett zu verk., Corgi, Ledo, Matschbox, EFE aus den Jahren 1989-1993, Nennwert DM 1300,-, für DM 850,-, Liste. Tel. 07726/5412

Umfangreiche Lok- und Wagensammlung Piko H0, zu verkaufen. B. Kirst, Schillerstr. 58, O-5082 Erfurt

Verk. Märklin H0-Anlage, 2 Loks, 8 Wagen, 60 Schienen, 8 Weichen, Tunnel u. Trafo. Tel. 08024/2080

Verkaufe Sammlung BTTB, neu u. gebraucht, mögl. zusammen, Liste gg. Freiumschlag. B. Ogorsolka, Am Talblick 7, O-9430 Schwarzenberg

TT-Fahrzeugsammlung DR, div. Zubehör mögl., komplett, viele Umbauten, Eigenbauten/Kleinser., Liste geg. Freiumschlag oder. Tel. 03925/623533,Menza, Straße der Jugend 27, O-3250 Stassfurt

Verkaufen kann jeder... die Beratung ist entscheidend!

SCHIFFS- & MODELLBAHN-STUDIO



Clemens Wandelt und Martin Weiß
Joachim-Friedrich-Straße 26
1000 Berlin 31 · Telefon (030) 3249694



Der aktuelle Treff
für Modelleisenbahner und RC-Schiffsmodellbauer

SONDERVERKAUF EISENBAHNLITERATUR

trans press

Einmalige Chance – wir räumen unser Lager!

- längst vergriffene, aber gefragte Bücher, ab 1961!
- Mängelexemplare aktueller Titel
- Themen: Eisenbahn, Auto, Luftfahrt, Maritim
- supergünstige Preise

Ort: transpress Verlag · O-1086 Berlin
Französische Straße 13/14 – auf dem Hof –
Termin: 18. Juni 1993
10.00–19.00 Uhr

trans press

Biete

Verk. H0-Vitrinenloks von Piko, 50 Stück, und ca. 300 Anhänger, Pilz Gleise, alles ladenneu. M. Wilke, Wassermannstr. 134, O-1199 Berlin

Löse EK Videothek, Liste gegen Freiumschlag. Schaafberg, Plattenberg 57, W-2810 Verden/Aller

Hobbyauflösung! TT-Loks, Gleise, Waggons, Gebäude etc. zu verkaufen. Liste gegen Freiumschlag. O. Reimann, Kornmarkt 1, O-5500 Nordhausen

Werkzeuge, Maschinen, Kleinstprofile, Metall und Holz, Bleche, Sperr- und Balsaholz, Muttern und Schrauben M 1 - M 6, Ritzel, Stirnräder u. Schnekken, für Modellbauer und Modellbahnzubehör. Katalog (ca. 235 Seiten) anfordern mit DM 10,– in Briefmarken.
Haible KG · Postfach 1607 · 7910 Neu-Ulm

Wiking, Herpa, Albedo, ca. 700 Stck., 20-seitige Liste, geg. DM 2,50 Bfm. von: K. Wenders, Postfach 3223, W-5120 Herzogenrath

Biete Kursbücher und Buchfahrpläne, sowie alte Modellbahn-Kataloge, Liste gegen Rückporto. K. Machold, Schlieshof 5, 3070 Nienburg 4

Märklin Spur 0-Sammlung,
einzeln zu verkaufen. Alle Raritäten! Topzustand! Liste mit ca. 300 Positionen, für DM 2,- Rückporto anfordern. Eisele, Meisenweg 14, 7910 Neu-Ulm, Telefon 0731/84769

Gegen Gebot: 1x Dampflokpfeife, Selbstabholer. Schaafberg, Plattenberg 57, 2810 Verden/Aller

AN- VERKAUF
Modelleisenbahnen
Autos · 2. Hand
ROLF HERRMANN
BERLIN 41
Hähnelstraße 11a
Nähe Innsbrucker Platz ✆ **8521114**

Gegen Gebot: 20 Jahre DMV-DDR, 5. Verbandstag des DMV der DDR, „Medaillen". Schaafberg jr., Plattenberg 57, 2810 Verden/Aller

Verk. BTTB, 30 Loks, ca. 50 Güterw., 65 Reisezugw., alles neuwertig, 30 TT-Anh., Bausätze zusammen DM 1600,-,auch einzeln. Hermanutz, Nauener Straße 9, O-1830 Rathenow

30 pol. Stecker u. Kupplung z. Auslöten, kompl. DM 5,- + Porto. E. Trimmel, Pfänderstr. 9, 8998 Lindenberg

Verkaufe TT-Material,
ab DM 5,-. T. Wöhlte, Akazienweg 1, O-7903 Elster/Elbe

Baue Ihre Piko-Modelle um!
Fachgerecht mit Faulhabermotoren und Schwungmasse. Super-Langsamfahreigenschaften, leiser Lauf. Mehr Information mit DM 1,- Porto an: F. Stricker, Rüsselsheimer Straße 143a, 6092 Kelsterbach

HAMO Märklin für 2 L Gleichstrom
Wir haben für Sie noch ein Riesen-Angebot vorrätig
Angebotsliste geg. Freiumschlag o. 1,- DM in Briefm.
OVERMANN MODELLBAHN
Gneisenaustraße 102 - 4100 Duisburg 1
Telefon 0203/359090, dienstags ab 13 Uhr geschlossen

Verk. BTTB-/BWI 7 St., EW je 4 St., ru.l., 40 St., 228 mm, 20 St. R 330-15°, 85 t. R 286-22,5°, f. DM 120,-, 15 Weichenantr. f. DM 25,-, 7 Relais f. DM 25,-, BR 242 f. DM 45,-, BR 254 f. DM 60,-, Topzust., Versand per Post + DM 6.-. Mieth, J.-Skala-Str. 24, O-8600 Bautzen

Modellbahnvitrinen N TT H0 mit Holz- o. Möbelspannrahmen und Glasstellflächen/Glastüren, Info. gg. DM 2,- in Marken an: L. Vorwerg, Am Försterweg 45, O-1260 Straussberg

SCHOLZ
MODELLEISENBAHNEN
CLICHYSTRASSE 8 • W-7920 HEIDENHEIM
TELEFON (0 73 21) 4 16 44 / 2 16 47
Ich biete an:
KATO SVT 877 „Fliegender Hamburger", 2. Version, creme/violett der DRG –limitiert– DM 279,–
Gützold 21400 Diesellok BR 120 DRo Neukonstruktion –Neuheit– DM 132,–
Piko Güterzug der SBB –limitiert 500 Stück– 3 Wagen (Kesselwagen „Aral", ged. Güterwg. „K" mit Br.-Haus, Kühlwg. „Kraft" mit Br.-Stand) Wagen einzeln DM 22,70; alle 3 Wagen DM 62,–

Suche

Su. Fabrikschild. alt. Eisenbahnwg., auch beschädigt, von DB/DR/Werk/Industriebahnen (deutschspr.), beste Bez. oder Tausch. C. Tippe, Wallstr. 23, W-7585 Lichtenau, 07227/4591

SUPER – DAS NEUE ANGEBOT VOM MODELL EISENBAHNER!

Das Modell Eisen Bahner Fahrzeuglexikon komplett!

Für alle Modell Eisenbahner-Leser, die nicht von Anfang an dabei waren, bieten wir alle 118 im Heft erschienenen farbigen Karten und 16 Startkarten, die nicht im MEB veröffentlicht wurden!

- **Ein umfassender Überblick von Triebfahrzeugen über Reisezugwagen bis hin zu Güterwagen**
- **alle Abbildungen in Originalfarben**
- **die wichtigsten technischen Daten und Maße**
- **auf Karton zum Sammeln**

Alles komplett nur DM 31,50

Sichern Sie sich jetzt Ihr Komplettset. Damit Sie ein komplettes Archiv aufbauen können! Einfach Coupon ausfüllen und einsenden an: MODELL EISENBAHNER-Bestellservice Frau Helga Olboeter, Postfach 11001 Borkumstraße 2 O-1100 Berlin



BESTELLCOUPON

(Lieferung solange der Vorrat reicht) für das Komplettset – mit bisher erschienenen 118 Karteikarten sowie 16 nicht im Heft veröffentlichte Startkarten.

❑ Ja, ich bestelle ______ Stück FAHRZEUG-LEXIKON-Komplettsets zum Preis von nur DM 31,50 pro Stück (inkl. Porto und Verpackung). Ich zahle den Gesamtbetrag von DM ______

❑ bequem und einfach per Bankeinzug
Kontonummer (kein Sparkonto): ______
Bankleitzahl (bitte vom Scheck abschreiben): ______
Name des Kreditinstituts: ______
Name, Vorname: ______
Straße, Hausnummer: ______
PLZ, Ort: ☐ O ☐ W ______

❑ per beiliegenden Verrechnungsscheck.

Datum, Unterschrift: ______ 134

Suche ältere DDR-Modellautos, z.B. Trabant 500/601 Modelle (alle Größen) + Pappbastelbögen. W. Meinecke, Habigerstieg 17, W-2100 Hamburg 90

TT-Modellbahn gesucht von BTTB, Zeuke, Rokal u. dergl., U. Vollbracht, Mittelstr. 20, W-5830 Schwelm.

Fleischmann Spur 0, auch defekt. H. Heck, Habichtweg 10, W-5828 Ennepetal

Suche f. Selbstbau 1:64 (= S), kl. Präz.-Drehmasch. aus ostdt./osteurop. Fertigung, gern gebraucht. Wer informiert über Fabrikate, Technik, Bezugsmöglichkeiten? Ralf Lauer, Rathausstr. 12, W-6200 Wiesbaden 12

Faller-Magazine, Hefte Nr. 1-62, 66 sowie ab Nr. 95 bis letzte Ausgabe. Martin Gautzsch, Die Heide 76, W-3013 Barsinghausen, Tel. 05105/80213

Wer kann helfen? Benötige Angaben-Bilder über d. Beschriftung an sächs. Schmalspur Personen- und Güterwagen in der Zeit von 1930-1940. W. Lohmann, Unterriexinger Str. 39, 7145 Markgröningen. Tel. 07145/5126, ab 16h

Spur 0 gesucht, von Liebermann, Zenke usw., rollendes Material, Prospekte, Zubehör. Tel. 02553/4891 H

Negativ + Dias v. Werkbahndampf- + Dampfspeicherloks, Kauf od. Tauschgeg. DB-Dampf, SW-Neg., ab 1968. Tel. 02641/31515

Laternen, Mützen, Schilder u. sonstige Raritäten der Deutschen Bahn von vor 1945 gesucht. O. Masjoshusmann, Reinsburgstr. 158, W-7000 Stuttgart 1. Tel. 0711/655106

DR-BW + ABD-Schilder sucht: T. Fleissig, Im Wingertsgrund 39, W-6374 Steinbach

Suche Bücher, Broschüren, Buch- und Bildfahrpläne sowie Fahrkarten zu Klein- und Privatbahnen, sowie Schmalspurbahnen in der ehem. DDR. Siegfried Knapp, Unt. Stadtmauer 27, 7972 Isny

Suche Transpress Verkehrsgeschichte, Die Dampflokomotive, Baureihe 44, Mitropa zwischen gestern und morgen, DMV-Schriften, Dampflokbeschreibungen DV 930 der DR, Kürsbücher drg. Siegfried Knapp, Unt. Stadtmauer 27,7972 Isny

E PLZ NEUE PLZ NEU

LIEBER INSERENT!

Bitte denken Sie daran, daß wir die Postleitzahl in Ihrem Anzeigentext nicht prüfen und auch nicht selbständig ändern können.

Bitte übersenden Sie uns eine neue Druckunterlage für Ihre nach dem 1. 7. '93 disponierte Anzeige.

Vielen Dank
Ihr Anzeigenteam

Wer verk. od. baut mir SVT Görlitz in TT; Matthias Schille, Kirchberg 3, O-8101 Eschdorf

Suche N Oberl.maste von Modellbau-Plauen, sowie alles von DDR-Autos auch Schrott, sowie Ersatzteile von TT-Wagen, + 20 Loks. Tel. 06021/68229

Sammler sucht alles von/über Trix-Express H0, auch Anlagen u. defekte Sachen anbieten. G. Rotter, Charlottenstr. 13, 1000 Berlin 46, Tel. 030/7748533

Suche Märklin H0, oder Dampfmasch., Flugzg. JU 52, Schiff u. Spielzg., auch defekt. Tel. 0821/783173

LGB-Zahnradbahn su.: Weber, BadOeynhausen, Tel. 05731/95881

Suche rollendes TT-Material Rokal, Zeuke, Kleinserien BR 78, 93, 95 und andere. Meier, Friedrichshafener Str. 29, W-8070 Ingolstadt

Suche: „Schmalspurbahnarchiv"/"Schmalspurbahnen in Sachsen", beide Transpress, „Die sächsische VI K" (DMVAG 3/58), sowie Photos sächs. Schmalspurloks mit Parolen a. d. Wasserkästen. U. Kampick, Höninger Weg 36, 5030 (50354) Hürth

Su. Lokschild v. DR-Baur. 118 + 119 Piko H0e 42, grün, Angeb. Kreuzer, Plössberg 19, W-8581 Immenreuth

Kaufe unbeschädigte Modellautos aus der Zeit 1950-85: Corsi, Dinky, Gama, Märklin, Matchbox, Schuco, Siku, Tekno, Wiking (1:40), auch Sammlung. Bruno Rosenkranz, Wildenbruchstr. 24, 4000 Düsseldorf, Tel. 0211/553931

Suche Revell-Bausätze 01, 03, 41, 50, Angebote an: Olaf Mescheder, O-7260 Oschatz, Baumschulenweg 7

ME Hefte 10, 11, 12/1990, 4, 5, 6/92, Dampflok Archiv 3 von Weisbrod Müller Petznick, 3. Auflage und 4 Pack. Metallradsätze TT (32 St.) 0741/23291

Liebhaber sucht in H0 Wartburg 311-, H3A- und S4000-Modelle. Auch defekt und Einzelteile. Des weiteren Prospekte, Bücher, Zeichnungen, ab Postkartengröße Fotos und Bilder, Bedienung- und Reperaturanleitungen, auch Kopien von H3A, S4000, G5 und H6, H6B. Außerdem noch H0e-Material, welches in den 50iger J. auf sächs. Strecken verkehrte, auch Händlerangeb. B. Weiß, Neuwiesenweg 1, 7181 Satteldorf, Tel. 07951/44061

DR-EDV-Lokschilder, alle BR, bes. 99, 104736. 130/131/132 NALG, 199,8 Dampfloks. Tel. 09281/2965, Markus Lohneisen, Bahnhofstpl. 8, 8670 Hof

Gützold Mittelwagen, od. kompl. VT 137 creme-blau, Angeb. an Arge Fulda-Werra Bahn, Psf. 1410, W-6430 BadHersfeld

SKL-Baus. in H0, BR 110, 120, 106, m. weißem Fahrwerk, Köf. II. M. Engelmann, O.-Rothe-Str. 11, O-6502 Gera-Lusan, (bitte schriftl. u. m. Preisangabe)

Suche Modell Eisenbahner-Hefte 1/57, 2/57, 3/57, 2/56, 7/56 (u. U. auch Kopien). H. zur Mühlen, An der Innersten Au 12, 3200 Hildesheim, Tel. 05121/22503 oder tags 0511/762/2368

Eggerbahn H0e Feldbahndrehscheibe und Anh. H0 Berggasthaus Hotel Stein. G. Dietrich, Louis-Riedel-Weg 68,O-9374 Gelenau

Suche Modelleisenbahner-Hefte 1/57, 2/57, 3/57, 2/56, 7/56 (u. U. auch Kopien). H. zur Mühlen, 3200 Hildesheim, An der Innersten Au 12, Tel. 05121/22503 oder tags 0511/7622368

Suche alte Permot Automodelle (Hruska), Eisenbahnmodelle (Hruska), Straßenbahnmodelle (Permot) sowie ObusModelle (60 Jahre), alles H0. D. Lanzke, Postfach 1144, 3584 Bad Zwesten, Tel./Fax 05626/679

Bei allen Anfragen beziehen Sie sich bitte auf **MODELL EISENBAHNER**

O-1035 Berlin, Modellbahncenter Hosse, Glatzerstr. 1
O-1058 Berlin, Modell-eisenbahnen Günter Peter, Kopenhagener Str. 73
O-1100 Berlin, Modelleisenbahnen Pankow, Berliner Str. 48,
O-1054 Berlin, Fliegender Hamburger, W.-Pieck-Str. 98,
O-1055 Berlin, Detlef Appel, Hans Otto-Str. 7
O-1055 Berlin, Modellbahn-Haberditzl, Greifswalder Str. 2
O-1120 Berlin, Fa. Fritko, Berliner Allee 98
O-1157 Berlin, Modellbahnbox Karlshorst, Herman-Dunker-Str. 104
O-1170 Berlin, Waggon-Treff, Rosenstr. 3
O-1230 Beeskow, Spielwaren Peter Jäschke, Th.-Fontane-Str. 4/8
O-1280 Bernau, J. Bostedt & Dr. Fischer, Breite Str. 13
O-1501 Eiche, Phillips Modellbahnhof, Hauptstr. 89
O-1950 Neuruppin, Werner Baumgärtel, Siechenstr. 17
O-2130 Prenzlau, Brigitte Simon, Stettiner Str. 26
O-2200 Greifswald, Jan Schildhauer, Steinbecker Str. 27
O-2400 Wismar, Modellbahn Börse, Karl-Liebknecht-Str. 52
O-2500 Rostock, Elektro-Schulz Lange Str. 3
O-2750 Schwerin, Thomas Glüsing, Mecklenburgstr. 5
O-2850 Parchim, Borrmann's Modelleisenbahn-Treff, Blutstr. 3
O-3080 Magdeburg, Edgar Haseloff, Modelleisenbahnen, Olvenstedter Str. 13
O-3500 Stendal, Fa. Liebisch, Breite Str. 25
O-3530 Havelberg 1, Stettmann's Modellbahn, Domstr. 14
O-4014 Halle, Fa. Hoffmann, Straße der DSF 96
O-4240 Querfurt, Hobby-Shop, Merseburger Str. 11,
O-4300 Quedlinburg, D. Steinbrink, Stieg 16
O-4850 Weißenfels, Modellbahn Ehrhardt, Beuditzstr. 2a
O-5020 Erfurt, Radio-Kästner, Lange Brücke 44
O-5800 Gotha, In der City, Schwabhäuser Str. 38
O-6840 Pößneck/Thür., Inh. M. Günther, Schillerplatz 2
O-7030 Leipzig, Fa.Gunsel, Karl-Liebknecht-Str. 101
O-7031 Leipzig, Fa. A. Nitsche, Inh. M. Puschner, Altranstädter Str. 44
O-7033 Leipzig, Modellbahn Felber GmbH, Kuhturmstr. 22
O-7039 Leipzig, Modellbahnen Karsten Klinger, Prager Str. 275
O-7050 Leipzig, Bernd Mißler, Martinstr. 3
O-7500 Cottbus, Böcking & Sohn, Spremberger Str. 26
O-7702 Bernsdorf, Harold Mehlhose, Dresdener Str. 26
O-7801 Großkoschen, Horst Bergmann, Senftenberger See, ESS Markt, Kormoranstr. 4
O-8019 Dresden, TAN modellbau Jens Schulze, Pfotenhauer Str. 66
O-8023 Dresden, Modellbahn Hans Dieter Hertel, Konkordienstr. 38
O-8027 Dresden, Modellbahn Liebscher, Zwickauer Str. 158
O-8036 Dresden, Modellbau Peter, Reicker Str. 104,
O-8051 Dresden, Uhlmann Modelltechnik, Trebeweg 11
O-8053 Dresden, Firma Schubert, Hüblerstr. 17
O-8122 Radebeul, Rosemarie u. Werner Zeibig, Ernst-Thämann-Str. 11
O-8270 Coswig, Modellbahn Siewert, Lessingstr. 13
O-8293 Königsbrück, Modellbahn Pofand, Alte Poststr. 7
O-8300 Pirna, Modellbahn u.Spielwaren, Inh.H.-J. Tillig, Dohnaische Str.41

Modell Eisen Bahner

Die nächste Ausgabe erscheint am 1. Juli! Den MODELLEISENBAHNER erhalten Sie im Bahnhofsbuchhandel und im ausgewählten Zeitschriftenhandel sowie bei diesen Modellbahnfachgeschäften, die vieles rund um das Hobby Modelleisenbahn bieten

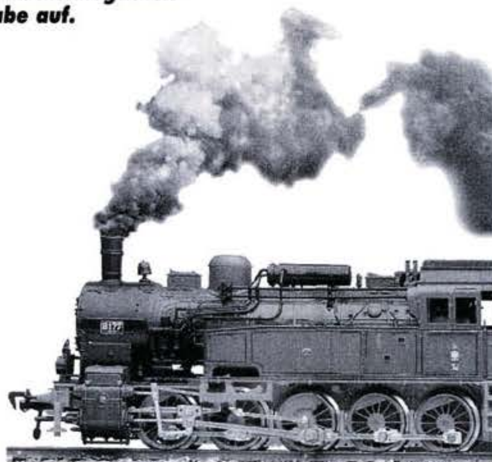
O-8312 Heidenau/Sachsen, Hobby-Boutique Werra, Stelzner, Ernst-Thälmann-Str. 4
O-8360 Sebnitz, Sebnitzer Modellbahneck, Burggässchen 1
O-8505 Neukirch, Fa. Kaufer, Hauptstr. 44
O-8600 Bautzen, Elektro-Quelle, Neusalzaer Str. 17
O-8700 Löbau, Spielzeugland, Inh. Marlies Reuß, Rittergasse 3
O-8800 Zittau, Haltepunkt A. Jähne und M. Teichgräber, Johannisstr. 8
O-9102 Limbach-Oberfrohna, Modellbahnladen, Susanne Sabsch, Bernhardstr. 15
O-9150 Stollberg, Modellbahnen Junghanns, Rudolf-Breitscheid-Str. 17
O-9292 Geringswalde, Modellbahnhof Steffen Rühle, Dresdner Str. 27
O-9377 Thum, Fa. W. Oelmann, Griefensteinstr. 5
O-9400 Aue, C. A. Schieck, Modelleisenbahnen, Auerhammer Str. 1
O-9412 Schneeberg-Neust., Modelleisenbahnfachgeschäft und Service Peter Lorenz, Forststr. 13
O-9417 Zwönitz/Sachsen, Modellbahn + Zubehör, Olaf Günther, Siedlungsstr. 8
O-9800 Reichenbach, Modellbahn Spitzner, Albertstr. 16
O-9512 Kirchberg, Spielwaren und Elektroartikel, mit Modellbahnen und Service, Torstr. 2
O-9900 Plauen, Eisenbahn-Treffpunkt, Neundorfer Str.
O-9900 Plauen/Vogtl., Spielwaren Rösner, Thomas-Mann-Str. 14

W-1000 Berlin 10, Modellbahnen am Mieredorffplatz GmbH, Mierendorffplatz 16
W-1000 Berlin 20, Hobby Schult Technik, Klosterstr. 13a
W-1000 Berlin 20, Spandauer Lok-Werkstatt, Bismarckstr. 61A
W-1000 Berlin 26, Spielkiste, Spielwarenhandel GmbH, Senftenberger Ring 13
W-1000 Berlin 27, LGB Markt, Holzhauser Str. 59
W-1000 Berlin 30, Michas Bahnhof, Nürnberger Str. 21
W-1000 Berlin 30, Modellbahnen Turberg, Rankestr. 24
W-1000 Berlin 31, Schiffs- und Modellbahn-Studio, Joachim-Friedrich-Str. 26
W-1000 Berlin 37, Modellbahnen in Zehlendorf, Berliner Str. 37
W-1000 Berlin 41, Lokschuppen, Markelstr. 7
W-1000 Berlin 41, Modellfahrzeug Hermann, Hähnelstr. 11a
W-1000 Berlin 41, Eisenbahnen Vogelbusch, Kranachstr. 9
W-1000 Berlin 42, Peter Gierke, Süttner Str. 2
W-1000 Berlin 42, Modellbahn Pietsch, Prühstr. 34
W-1000 Berlin 44, Hardenberg LGB-Station, Siegfriedstr. 1
W-1000 Berlin 44, Modellbahn und Spielwarenparadies, Andreas-Martin Rinne, Sonnenallee 63
W-1000 Berlin 62, Modellbahn Schmitt, Dominikusstr. 25
W-1000 Berlin 65, Peter Brause, Modelleisenbahnen, Drontheimer Str.1
W-1000 Berlin 65, Fa. Krümmling, Seestr. 42

W-2000 Oststeinbek, Modellbahnhof Oststeinbek, Im Hegen 4
W-2000 Hamburg, Markscheffel & Lennartz, Esplanade 23
W-2000 Hamburg 1, Modellbahn Ramm, Inh. Ralf-Udo Brückner, Lange Reihe 17
W-2000 Hamburg 20, Modellbahnshop Beurich, Heußweg 70
W-2000 Hamburg 60, Meyers Modellbahn Winterhude, Barmbeker Str. 171
W-2000 Hamburg 71, Spiel + Hobby Haus, Bramfelder Chaussee 251
W-2000 Hamburg 76, Modellbahn Hesse, Landwehr 29
W-2000 Hamburg 76, Modellbahnkiste, Wolter u. Altstaedt, Imstedt 31
W-2160 Stade, Modellbahn-Wilhelmy, Fischmarkt 11
W-2300 Kiel 1, Modellbahn Offerdinger, Schülperbaum 2
W-2370 Rendsburg, P. Lütje, Spielwaren, Altstadt-Passage
W-2400 Lübeck 1, Emil's Sammlerbörse, Modellbahnen und Modellautos, Krähenstr. 32–34
W-2800 Bremen 21, Roland Modellbahnstudio, GmbH & Co. KG, Gröpelinger Heerstr. 165
W-2814 Bruchhausen-Vilsen, Deutscher Eisenbahn-Verein EV Bahnhof, Postfach 1106
W-2820 Bremen 71, Auto- und Bahn-Modellspielwaren, Kapitän-Dallmann-Str. 2
W-2950 Leer, Hobby-Shop, Birgid Hatting, Bremer Str. 6

W-3000 Hannover 91, Schmalspur und Feldbahn, Limmerstr. 79
W-3300 Braunschweig, Modellbahncenter Tiebe, Marstall 16
W-3380 Goslar, Firma Hottenrott, Bäckerstr. 104

Sie sind Modellbahn-Fachhändler? Und Sie möchten den MODELLEISENBAHNER jeden Monat anbieten? Rufen Sie an: Frau Olboeter, Tel. 0 30/47 80 52 33. Wir machen Ihnen ein Angebot und nehmen Sie in der nächstmöglichen Ausgabe auf.



W-3392 Clausthal-Z., Mineralienecke Clausthal, Inh. Rupert Höll, Bergstr. 31, beim Bergwerksmuseum
W-3450 Holzminden, Matthias Streicher, Modelleisenbahnen – Modellautos, Wilhelmstr. 30
W-3500 Kassel, Raabe's Spielzeugkiste, Holländische Str.99

W-4000 Düsseldorf 11, Modellbahnstube, H. Budde, Markgrafenstr. 1
W-4000 Düsseldorf 12, Modellbahn Breuer, Alter Markt 14–15
W-4010 Hilden 1, Modellbahnladen Hilden, Inh. Klaus Kramm, Benrather Str. 4
W-4018 Langenfeld, Spiel und Hobby-Studio, Zwettler, Soliger Str. 87
W-4019 Monheim, May's Spielkiste, Bernd Schmitz, Alte Schulstr. 35
W-4100 Duisburg 1, Spiel + Hobby Kupsch, Philosophenweg 3
W-4100 Duisburg 1, Die Spielkiste, Heerstr. 109
W-4130 Moers, Modellbau – Spielwaren, Becker, Friedrichstr. 65
W-4172 Straelen 1, Modellbau Seiler, Josefstr. 2
W-4190 Kleve, Stichting Miniaturbahnen, Hoher Weg 47
W-4230 Wesel 1, Modellbahn Lübke, Heuberg 9
W-4400 Münster, Wiemo Modellbahntreff, Judefelder Str. 37
W-4422 Ahaus, ABS Vertriebs GmbH, Modellbahnen – Bausätze – Spielzeug, Industriestr. 9
W-4500 Osnabrück, Modellbahn-Service, Inh. Jürgen Bergschneider, Lotter Str. 16
W-4630 Bochum 1, Spielzeugparadies Wagner & Raschka oHG, Dorstener Str. 217
W-4600 Dortmund 1, Der Lokschuppen, Märkische Str. 227
W-4600 Dortmund 41, Modellbahntreff, Marsbruchstr. 133

W-5000 Köln 1, Peter W. Feldhaus GmbH & Co., Spiel Aktuell, Schildergasse 46–48
W-5000 Köln 30, Lypold's Modellbahnen, Marcel Lypold, Venloer Str. 664
W-5090 Leverkusen 1, Modellbahn-Center Leverkusen, Christel Steiner, Bensberger Str. 80
W-5120 Herzogenrath, Modellbahn Etschenberg, Bicherouxstr. 5-7
W-5300 Bonn 1, Modellbahnstation, M. Siffert, Rosental 52
W-5450 Neuwied 1, Modellbahn Treff, K. Nesselhauf, Heddesdorfer Str. 50
W-5500 Trier, Friedr. Theisen, Metzelstr. 19-20
W-5600 Wuppertal 1, Jul's Walbrecht, Poststr. 9
W-5600 Wuppertal 2, Matschke Modellbahn, Schützenstr. 90
W-5600 Wuppertal 2, Modellbahn Apitz, Rübenstr. 5
W-5790 Brilon, Modellbahnstübchen, Karl-Heinz Heine, Siepenweg 5
W-5884 Halver, Modellbahn Betriebswerk Steinhauer, Von-Vincke-Str. 13
W-6000 Frankfurt 1, Spielzeugkiste, Nähe Konstablerwache, Kurt-Schuhmacher-Str. 31
W-6000 Frankfurt 50, Fa. PM, Inh. P. Möller, Ginnheimer Landstr. 191-195
W-6100 Darmstadt, Der Lokschuppen, Hochstr. 9
W-6102 Pfungstadt, Modellbahncenter, Inh. K. Werner, Borngasse 5
W-6230 Frankfurt 80, Modellbahn, Spiel und Hobby-Treff, Dalbergstr. – Ecke Albanusstr. 80
W-6342 Haiger 1, Modellbahnen, Flug- und Schiffsmodelle Karl-Heinz Fries, Hüttenstr. 1
W-6500 Mainz 1, Weisenauer Modellbahnladen, Wormser Str. 91
W-6531 Waldlaubertsheim, KS-Modellbahnen, Binger Str. 6
W-6800 Mannheim 1, Die Modelldrehscheibe, Seckenheimer Str. 73
W-6904 Eppelheim, Klaus Schumann, Modellbahnen, Schützen-/Ecke R.-Wagner-Str.

W-7000 Stuttgart, Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Schmidener Str. 43
W-7030 Böblingen, Eisenbahn und Modellbau, Köngeter Poststr. 44
W-7050 Waiblingen-Beinstein, Eisenbahn-Treffpunkt, Schweickhardt, Rathausstr. 94
W-7071 Durlangen, Wagner, Modellbahntechnik, Schmiedeweg 6
W-7100 Heilbronn, Hobby Eber Hardt, Kirchbrunnenstr. 16+23
W-7250 Leonberg, Modell-Bahn-Hennig, Bahnhofstr. 1
W-7500 Karlsruhe 1, Modellbahn Seyfried, Kaiserstr. 121
W-7504 Weingarten, Modellbahnshop, Schillerstr. 1
W-7798 Pfullendorf, Der Spielzeugladen, Jürgen Heilig, Heiligenberger Str. 10
W-7800 Freiburg, Modellbahntreff, Inh. Ferdinand Fees, Habsburgerstr. 51
W-7900 Ulm, Spielwaren Sindel GmbH & Co. KG, Neue Str. 71

W-8000 München 19, Bufe-Fachbuchzentrum, Donnersbergerstr. 57
W-8034 Germering, Günther F. Hödl, Modellbahnen, Otto-Wagner-Str. 4
W-8500 Nürnberg, Modellbahn Ritzer, Bucher Str. 109
W-8500 Nürnberg 70, Modellbahn Herrmann, Gibitzenstr. 17
W-8520 Erlangen, Der Modellbahnladen, Inh. Wolfgang Lind, Friedrichstr. 41
W-8590 Marktredwitz, Hans Hofmann, Modellbahn-Börse, Markt 46
W-8600 Bamberg, Modellbahn und Autoladen, Inh. Wolf, Kapuzinerstr. 23
W-8620 Lichtenfels, Modellbahn Treff, Inh. Horst Poltermann, Coburger Str. 8
W-8701 Randersacker, Hobby-Shop Christl Wohlfromm, Gerbrunner Str. 2

A-1050 Wien, Rudolf Wernegger, Margaretenstr. 160
A-1070 Wien, Hobby Sommer, Neubaugasse 26
A-4020 Linz, Hobby und Modellbau, Handelsgesellschaft m.b.H., Bürgerstr. 14

CH-3011 Bern, Walter Gschwander, Spitalgasse 24
CH-4051 Basel, Beltrami, Nachf. R. und S. Baumann, Spalenvorstadt 22
CH-5432 Neuenhof, Tivoli, Hobby + Modellbahnen AG, Zürcherstr. 156

S-21152 Malmö, Frank Stenvalls Förlag, Föreningsgatan 67

Veranstaltungen

Samstag, 12.6.1993, von 10–15 Uhr
Modelleisenbahnmarkt
Privater Ankauf · Verkauf · Tausch
Dresden · Kulturpalast · am Altmarkt
Info + Bestellungen: G. Steglich · Föhrenweg 9
W-8126 Hohenpeißenberg · Tel. 08805/8138

ADLER MODELLSPIELZEUG-MÄRKTE: über 10 Jahre bekannt, beliebt, gut – veranstalten für Sie die Sommermärkte am: **6. Juni, 5650 SOLINGEN,** Theater- u. Konzerthaus, K.-Adenauer-Str. ★ **27. Juni, 5000 KÖLN,** Gürzenich, Martinstr. 29–37 ★ **4. Juli, 4020 METTMANN,** Stadthalle (Neandertalhalle), Gottfr.-Wetzel-Str. ★ **1. August, 4050 MÖNCHENGLADBACH,** Kaiser-Friedr.-Halle, Hohenzollernstr. ★ **ADLER-MÄRKTE** von 11 bis 16 Uhr geöffnet, bieten Tausch, An- u. Verkauf von Modelleisenbahnen, Modellautos, alten Blechspielzeugen, Plüschtieren u. Puppen. ★ **Auskunft, Anmeldung:** M. & RP. Cremer Veranstaltungs GmbH., Tel. 02103/51133 und 0203/746327, Fax: 02103/52929.

USA-Dampflok-Reise: 30.9.'93 – 13.10.'93
Colorado, New Mexico, Utah, Arizona, Nevada
ALPEN-Dampflok-Reise: 29.8.'93 – 6.9.'93
(Flug), Hotel (HP), Bus, Dampflokfahrkarten
Telefon 09127/6088 oder Fax 09127/8095

Modelleisenbahn, Autos und Spielzeug-Märkte am 4.4./8.8./26.12.93 im Bürgerhaus in 6095 Ginsheim von 10-15 Uhr, Info: Tel. 06144/6366, Fax 44324

Verschiedenes

Märklin Spezial Börse am Samstag, den 19. Juni, von 10-16 h in 4400 Münster, Hotel ABC Schützenhof, Steinfurterstr. 104. Ein Muß für jeden Märklin-Sammler und Spieler!!! Info: A. u. W. Breidenbach, 02553/4891, Fax 80770 H

Einladung zur 9. Eisenbahn-, Auto- und Blechspielzeugbörse am 12. Juni 1993, von 10-16 h in 4434 Ochtrup, Restaurant Blanke, Niedereschstra e. Info: A. u. W. Breidenbach, Tel. 02553/4891, Fax 02553/80770 H

Eisenbahnliteratur zu $^1/_2$ Preis, Verlagsneu! und preisgünstige Sonderausgaben. Liste anfordern! Versandbuchhandlung C. Hüttermann, Bahnhofstr. 74, W-5439 Höhn H

Graeber's Eisenbahn-, Puppen-, Spielzeugmärkte u. Auktionen, 30/31.5.93, 10-18 Uhr, 8651 Neumarkt-Wirsberg, Dampflokmuseum (Tag der offenen Tür), Spielzeugmarkt, Tischgeb. 40,-/m, Mietgebühr für Tische 5,-/lfdm., 19.6.93, 13-17 Uhr, 4770 Soest, Stadthalle, Dasselwall 1, Tischgeb. 20,-/lfdm., 3000 Hannover, Wülfeler Brauereigaststätten, Hildesheimer Str. 380, Spielzeugmarkt, Tischgeb. 35,-/lfdm., 25./26.6.93 ab 16 bzw. 9 Uhr, 5600 Wuppertal-Elberfeld, Arrenberger Str. 6, 109. Spielzeugauktion. Wandplätze 20% Aufschlag, Bei Tischbestellungen Überweisung auf Konto 375907-433, Postgiroamt Essen (BLZ 360 10043). Für Firmen und größere Gruppengewähren wir Preisnachlässe bei Tischgebühren u. Eintrittsgeldern. Hotelnachweise u. Reservierungen sind über uns möglich. Informationen vom Veranstalter: Klaus Graeber, Arrenberger Str. 6, 5600 Wuppertal 1, Tel. 0202/303025, Fax 311427

Tausche

Gehäuse Piko E 63, suche Vor- u. Nachläufer Schicht 03, sowie 2 Tenderachsen, su. Fahrgest. BR 41 von Gebert, sowie Prospekte, Fotos auch Kopien v. Gebert u.ä. Tel. 0031/45441502

Bei allen Anfragen beziehen Sie sich bitte auf
MODELL EISENBAHNER

Suche · Tausche · Biete · Suche · Tausche · Biete · Suche · Tausche · Biete · Suche · Tausche · Biete · Suche · Taus

WENN...

...Sie Lokomotiven und Wagen suchen
...Sie Ersatzteile für Steuerungs- und Gleissysteme verkaufen wollen
...Sie Zubehör brauchen, um Ihre Anlage mit Dioramen und Modellautos auszustatten,

...DANN

sitzen Sie im MODELL EISENBAHNER genau richtig.

Füllen Sie einfach den Bestellschein aus, und in der nächsten Ausgabe liest die riesige Eisenbahn-Fangemeinde in Deutschland Ihr Angebot oder Ihren Wunsch.

**Abfahrt ist bei der
T&M Verlagsgesellschaft
Anzeigenabteilung. Modelleisenbahner
Borkumstraße 2
O-1100 Berlin**

Bitte schicken Sie Ihre Anzeige dorthin.

Anzeigenschlußtermin für die Ausgabe 7/93 ist am 7. 6. 1993. MODELL EISENBAHNER 7/93 erscheint am 1. 7. 1993.

KLEINANZEIGE

❑ **Privatanzeige** ❑ Gewerbeanzeige

Bitte veröffentlichen Sie folgenden Text in MODELL EISENBAHNER unter der Rubrik

❑ Biete ❑ Suche ❑ Tausche ❑ Verschiedenes ❑ Veranstaltungen

Pro Zeile maximal 30 Zeichen inklusive Satzzeichen und Zwischenräume

Zeilen	Privat DM	Gewerblich* DM
1–3	8,–	28,–
4	10,–	35,–
5	12,–	42,–
6	15,–	52,50
7	17,–	59,50

Bitte vollständig ausfüllen Chiffre-Gebühr DM 15,– *Preise für gewerbliche Anzeigen zzgl. MwSt.

Den Rechnungsbetrag buchen Sie bitte von meinem Konto (kein Sparkonto) Nr. ____
Bankleitzahl ____ bei der ____ ab.

NAME/VORNAME TELEFON (mit Vorwahl) FAX

❑ O
❑ W

STRASSE/NR. WOHNORT/PLZ DATUM/UNTERSCHRIFT

❑ Ja, ich bin Abonnent von MODELLEISENBAHNER

Kritische Leser gesucht

Die Redaktion MEB sucht Leser - möglichst aus dem Berlin nahen Raum - die kritisches Interesse haben, den Modellbahn-Test in unserer Redaktion kennenzulernen und darüber mit uns zu streiten. Bewerber bitten wir, die vorgedruckte Anmeldekarte im MEB-Fahrzeug-Lexikon zu benutzen.

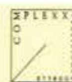


Spreewaldlok

Für die Spur IIm gibt es von Lehmann das Modell eines Dreikupplers. Die freilandtaugliche Lokomotive ist detailliert gebaut und verfügt über einige Extras: Rauchgenerator, beleuchtete Laternen und Führerstandsbeleuchtung. Das Vorbild war für die ostpreußische Pillkaller Kleinbahn AG gebaut worden. Seit 1944 fuhr die Maschine im Spreewald . Jetzt ist sie in Bruchausen-Vilsen zu besichtigen.

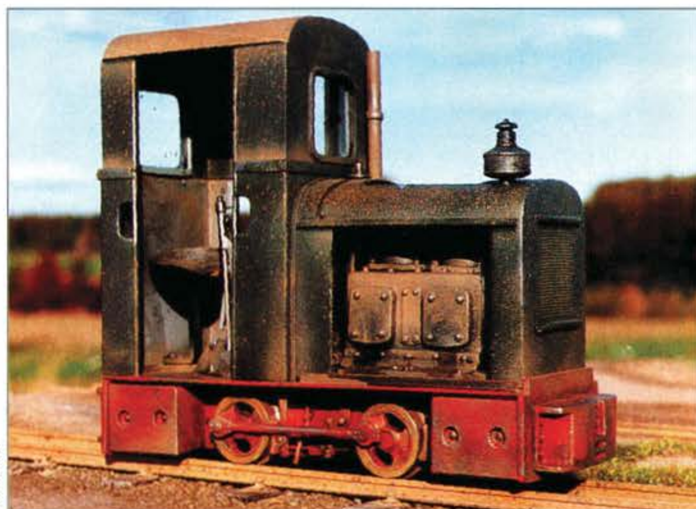


Werkfoto



OMZ 117

Feldbahnen im Maßstab 1:32, passend zur Spur I, liefert die Complex Präzisionsmodelle GmbH (W-2000 Hamburg, Deichstraße 48/50). Das Fertigungsprogramm enthält die Dampflokomotive „Riesa", die Diesellok OMZ 117, einige Güterwagen, ein Schienensystem und verschiedene Gebäude. Auch ein Modulsystem zum Diorahmenbau kann wahlweise fertig bestückt oder als Bausatz erworben werden.



Werkfoto

FLEISCHMANN

Schnellzugwagen in N

Schnellzüge der Epoche III können auch mit DSG-Schlaf- und Speisewagen ausgestattet werden. Die Fahrzeuge der Bauarten WR4üe und WLA4üe besitzen Kurzkupplungen, haben eine Länge über Puffer von 147 mm und sind mit einer Inneneinrichtung versehen. Die Fensteröffnungen sind verglast. Bei Bedarf können die detaillierten und sauber bedruckten Wagen mit Beleuchtung nachgerüstet werden. ▼



Foto: KLAWIAN

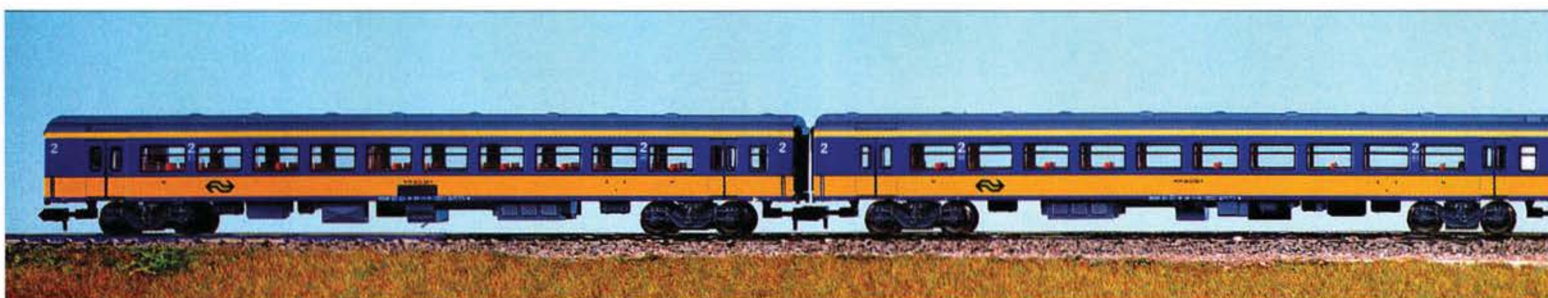


DB-Nebenbahnwagen

Einheitsnebenbahnwagen kommen von Sachsenmodelle. Der 1.-Klasse-Wagen ist in genieteter Vorserienausführung zu haben. Die geschweißten Serienwagen gibt es als Modelle der 1./2. Klasse sowie der reinen 2. Klasse. Während die Prototypen des Vorbildes in den 30er Jahren bei der RBD Dresden im Einsatz waren, fuhren die Serienfahrzeuge in allen Gebieten der Bundesbahn. ◀



Foto: KLAWIAN



Doppelwagen

Der sächsische Schmalspurspezialist liefert Doppelwagen der Gattung BCC. Mit der Aufnahme des sächsischen Schmalspurbetriebes 1881 wurden 2achsige Einzelwagen mit fünf Fenstern zu Doppelwagen mit 32 Sitzplätzen zusammengefügt. In Hainsberg und Oberrittersgrün fuhren bis 1921 14 Garnituren. J.Albrecht



Foto: Albrecht



Mülltransporter

Aus den Niederlanden kommt der Bausatz eines Müllselbstentladers. Alle Teile werden mitgeliefert: Wagenteile und Drehgestellblenden aus Kunststoff, gedrehte Radsätze und einige Messingkleinteile. Zur Kupplungsaufnahme dienen NEM-Schächte, die durch Symoba-Kulissenführungen auch für den Einsatz von Kurzkupplungen taugen. Zur vorbildgerechten Beschriftung liegt Abreibefolie bei. Philotrain hat ihren Sitz in NL-7315 EG Apeldoorn, Antilopestraat 1. ▶

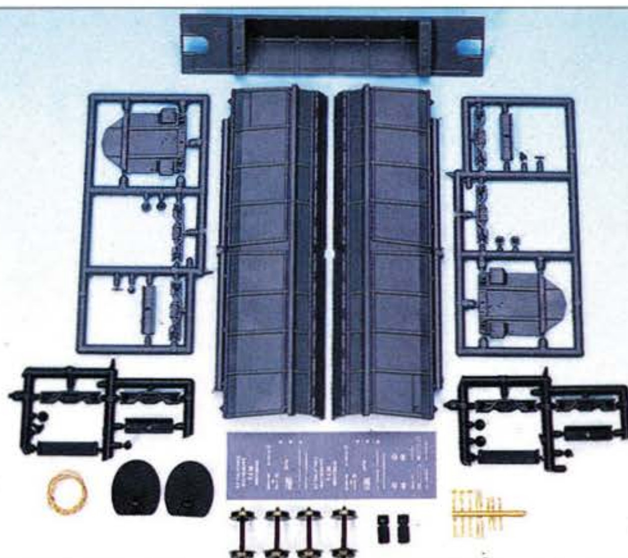


Foto: KLAWIAN



Foto: KLAWIAN

märklin

Europa-Zug

Die Sonderserienmodelle gibt es für jedes EG-Land. Ein unbedruckter Wagen trägt einen Container, der an den langen Seitenflächen kaum sichtbar mit einem Blechstreifen beklebt ist. Dieser Streifen ist in hoher Qualität mit der Landesfahne und der wertvollsten Banknote bedruckt.

TRIX

Holländerzug in N

InterCity-Wagen der Niederländischen Eisenbahnen kommen von Trix. Die beleuchteten Modelle sind sauber bedruckt und besitzen eine Kurzkupplungskinematik. Es gibt einen 1.-Klasse-Wagen vom Typ A1. Die zweite Klasse des Typs B1 wird mit drei unterschiedlichen Betriebsnummern geliefert. So ist es möglich, einen vierteiligen NS-ICR der Epoche IV vorbildgetreu zusammenzustellen. Die Fahrzeuge sind 143 mm lang und haben gute Laufeigenschaften. ▼

Fotos: KLAWIAN

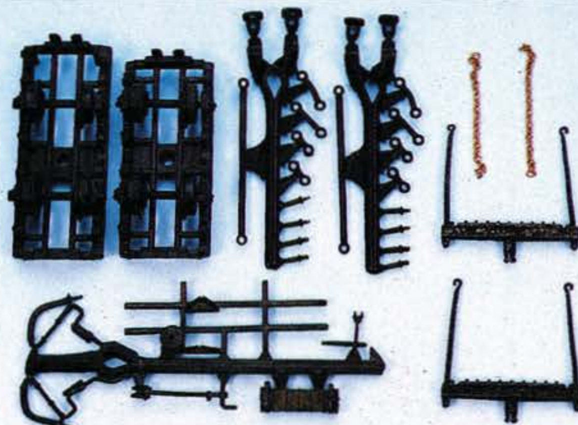


Foto: KLAWIAN



Drehschemelwagen

Die Drehschemelwagen von WMK sind nach Vorbildern österreichischer Schmalspurbahnen gestaltet. Dazu sind sie noch braun einzufärben. Mit beiliegender Beschriftung können vier verschiedene Fahrzeuge hergestellt werden. Preis für einen Bausatz mit vier Wagen: 380,- ÖS.



MODEL LOCO

Getriebebausatz

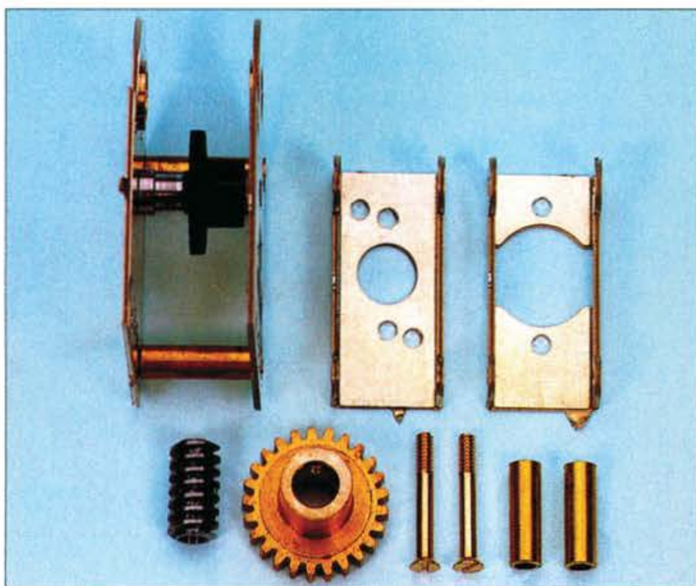
Neu für 1993 sind bei Model Loco ein Sortiment von fünf Elektromotoren (Mashima und Portescap) sowie zwei Getriebebausätze für Übersetzungen 44:1 und 67,5:1. Die Getriebebausätze bestehen aus feingeätzten Neusilberplatinen, die nach dem Abknicken mit beiliegenden Distanzröhrchen zu einem kompakten Getriebeblock verschraubt werden. Verschiedene Anschlußbleche ermöglichen den Einbau von zwei Motorentypen. ▼

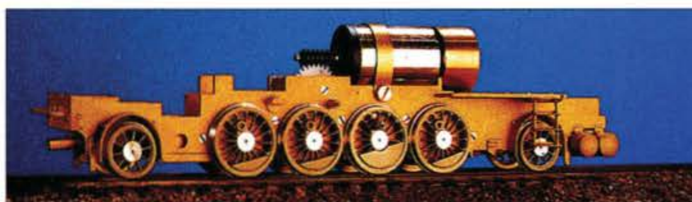


BEMO

Rhb-Wagen

Drei Wagen des Bernina-Express kommen von Bemo. Detailliert, akkurat lackiert und sauber beschriftet sind die 1.- und 2.-Klasse-Wagen. Die beiden Modelle der 2. Klasse haben verschiedene Fahrzeugnummern. Zahlreiche Zurüstteile, wie die Dachaufbauten oder Griffstangen, müssen selbst montiert werden.





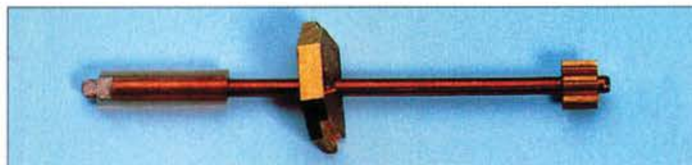
Kipplagerfahrwerk

Hermann Teichmann, Schmiedeacker 4 in W-3550 Marburg, stellt ein Kipplagerfahrwerk für die Baureihe 93 in H0 her, das hohen Ansprüchen gerecht wird: Durch kippend angeordnete Radlager entsteht ein zuverlässiger Kontakt zwischen Rad und Schiene.

UNION TT

TT-Getriebebausatz

Um die Höchstgeschwindigkeit von Lokomotiven der BR 56 und BR 86 der BTTB auf etwa 100 km/h herabzusetzen, gibt es einen Umbaussatz. Bezugsmöglichkeit: TT-Union, Lechweg 11, W-6620 Völklingen 3. ▼





Fotos: KLAWIAN

MARILET

Reisende

Das Zinnfigurensortiment im Maßstab 1:22,5 wird von der Mannheimer Firma Marilet ständig weiterentwickelt. So sind die Figuren feiner gestaltet als die ersten Serien. Wird eine Fußbodenplatte gewünscht, so ist diese nicht mehr geklebt, sondern angelötet.

Wer einen Überblick über das Sortiment erhalten möchte, kann gegen 8,- Mark in Briefmarken den 93er Fotokatalog bei M.L. Koetsier, Am Rheinauer See 85, W-6800 Mannheim 81, bestellen.



modellservice center süd

ÖBB-Lichtsignal

◀ Die Serie von ÖBB-Lichtsignalen wird fortgesetzt. So gibt es das H0-Lichtsignal in gemischter Kunststoff- und Metalltechnik. Als Signallaternen dienen Leuchtdioden. Ihre Vorschaltwiderstände sind auf der Leiterplatte im Fußteil des Signals untergebracht. Dieser wird von einem Schutzrohr umgeben, das die Unterflurmontage des Signalmodells in einer 20-mm-Bohrung ermöglicht. Das Modell-Service-Center Süd ist in A-9500 Villach, St.-Agathenweg 52, zu finden.



Die rasende Achtunddreißiger

Eine neue Modellvariante der Baureihe 38⁴ kommt von Trix: Die bayerische Personenzuglokomotive mit Schlepptender ist nun als Bundesbahn-Variante erschienen. Unser Test zeigt Stärken und Schwächen des H0-Modells.

Aus dem Hause Trix, Nürnberg, kommen Lokomotivmodelle, die gut nachgebildet sind. So wurden auch an der jüngsten Variante der bayerischen 38 viele Datails dargestellt. Wenn in den Führerstand bei ausreichendem Licht hineingesehen wird, ist er schön anzuschauen: Handräder, Leitungen und Manometer sind vorbilgetreu. Sogar die Nietköpfe am Stehkessel fehlen nicht.

Kessel, Führerhaus und Tender bestechen durch ihre mattschwarze Farbe, die leicht seidig glänzt. Viele Modelleisenbahner wünschen sich für ihre Dampflokomotiven eine solche Farbgebung.

Die Baugruppen bestehen aus Kunststoff. Sie sind maßstäblich gefertigt und wirken in ihren Proportionen vorbildgetreu. Auch unter dem Kessel kann man ungehindert hindurch schauen.

Einige freistehende Teile wie Steuerwelle, Handläufe und Pumpen sind angesetzt. Sie bestehen aus einem Kunststoff hoher Festigkeit bei großer Elastizität. Diese Werkstoffwahl läßt auch einen ungeschickten Handgriff einer Kinderhand zu, ohne das etwas zu Bruch geht.

Robust ausgeführt sind die aus Stahl gedrehten Puffer. Die Aufstiegsleitern am Tenderende bestehen aus geschwärztem Blech und sind stabil.

Das Umlaufblech unterhalb des Kessels ist mit seiner Riffelblechstruktur gut nachgebildet. Die Kante ist rot bedruckt. Obwohl der Druck von guter Qualität ist, erscheint die rote Kante am Führerhaus dunkler als die Umlaufblechkante. Noch deutlicher unterscheidet sich das rote Kunststoffteil mit der Führerhausaufstiegsleiter vom gedruckten Rot. Eine bessere Farbabstimmung wäre wünschenswert, wenn sie mit einem vertretbaren Aufwand erzielt werden kann.

Der Druck der Anschriften ist korrekt, vollständig und sauber. Allerdings sollte das Modell so angefaßt werden, das die Schrift nicht berührt wird. Sie war bei unserem Modell nicht abriebfest. ➪

Das Vorbild

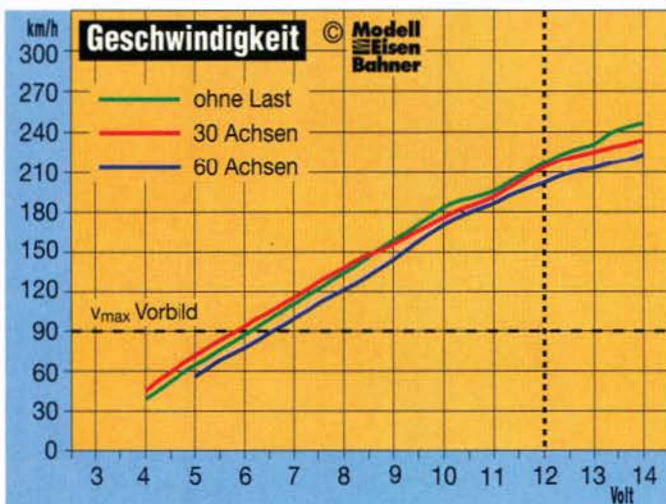
Die Gruppenverwaltung Bayern erhielt 1920 von der soeben gegründeten DRG die Genehmigung, 80 Reisezuglokomotiven zu beschaffen, um dem nicht zuletzt durch Krieg und Reparationsabgaben entstandenen Lokomotivmangel abzuhelfen. Für eine Neuentwicklung fehlte die Zeit, so daß man die bewährte P 3/5 weiterbaute, jedoch als Heißdampflokomotive; Rahmen und Laufwerk waren unverändert übernommen worden. Der Kessel war geringfügig größer (50 mm längere Rohre) als bei der Naßdampfversion, hatte eine Verdampfungsheizfläche von 142,5 m² und 35,92 m² Überhitzerfläche. HD- und ND-Zylinder besaßen eine um 20 mm größere Bohrung.

Maffei lieferte 1921 alle 80 Lokomotiven mit den Bahnnummern 3837 bis 3916. Obwohl als Personenzuglokomotive konzipiert, sind die Maschinen sofort im schweren Schnellzugdienst eingesetzt worden und erwiesen sich als sehr leistungsfähig und sparsam im Brennstoffverbrauch. Nach den Leistungstafeln des Merkbuches von 1924 konnten von ihnen in der Ebene 400 t mit 90 km/h im Personenzugdienst und 300 t mit 100 km/h im Schnellzugdienst gefördert werden, obwohl die zulässige Geschwindigkeit nur mit 90 km/h angegeben war.

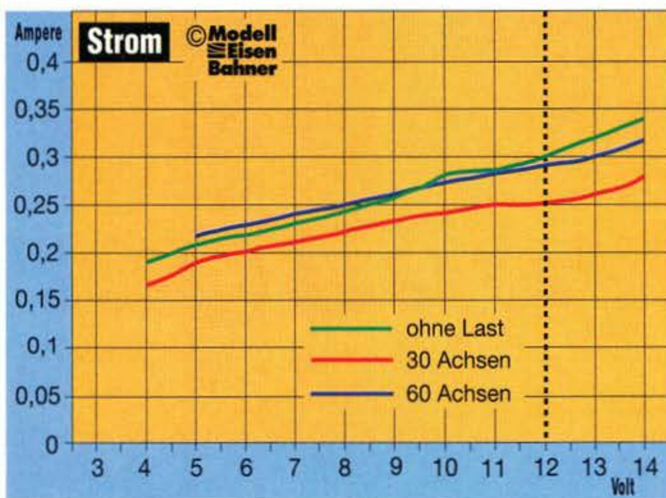
Die DRG hat 1925 den Lokomotiven die Betriebsnummern 38 401 bis 38 480 zugeteilt. Alle überstanden den zweiten Weltkrieg und kamen zur DB. Obwohl nicht zu den Splittergattungen (bis 20 Lokomotiven) zählend, sind die P 3/5 H schon zeitig ausgemustert worden. 1948 waren noch 38 Maschinen im Einsatz (Bw Ulm, Augsburg, Lindau). Mit der 38 432 schied am 12. Mai 1955 die letzte Maschine aus.

Quelle: Weisbrod; Bäzold; Obermayer: Typenbuch deutscher Lokomotiven. transpress Verlagsgesellschaft 1992.

Bezeichnung	Personenzug-Dampflok 38 432 der DB
Epoche	III, 1945 - 1970
Spur	H0
Hersteller	Trix
Stromsystem	Zweischienen, Gleichspannung
Steuerungssystem	ohne
Kupplung	nur tenderseitige Hakenkupplung
Nennspannung	12 Volt
Masse	450 Gramm
Minimalradius	351 Millimeter
Katalognummer	22 495
Preisklasse	250 bis 300 DM
Im Handel seit	Januar 1993
Varianten	bay. P 3/5 H, BR 38⁴ (Epoche II), auch als Dreischienen-Wechselspannungsausführung



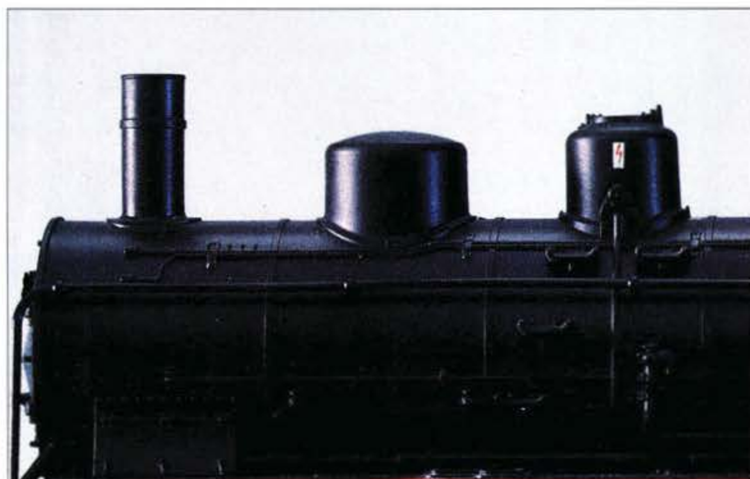
DATEN UND MESSWERTE



© Modell Eisen Bahner	Spannung Volt	Geschwindigkeit km/h	Strom Ampere	Auslaufweg mm	Spannung Volt	Geschwindigkeit km/h	Strom Ampere	Spannung Volt	Geschwindigkeit km/h	Strom Ampere
	OHNE LAST				30 ACHSEN			60 ACHSEN		
Anfahren	3,6	39	0,17	–	4,0	34	0,18	4,3	32	0,21
Kriechen	2,5	18	0,15	–	3,5	25	0,17	3,5	18	0,20
bei kleinster Spannung[1]	4,0	49	0,19	10	4,0	46	0,17	5,0	55	0,23
bei Nennspannung	12,0	225	0,25	91	12,0	204	0,26	12,0	187	0,30
bei 90 km/h	5,6	90	0,22	22	5,8	90	0,19	6,6	90	0,24

[1] kleinste Spannung = Betriebsspannung, bei der das Fahrzeug sicher fährt





Detailliert: Der Kessel ist mit vielen Einzelteilen zugerüstet; Handläufe und eini

Die Laternen sind mit altweißer Farbe ausgelegt. Die Beleuchtung erfolgt an Lok und Tender mit Lichtleiterprismen, die von Glühlampen angestrahlt werden. Die Leuchtkraft der Laternen ist bei 12 V gut. Ab etwa 6 Volt ist das Licht zu erkennen.



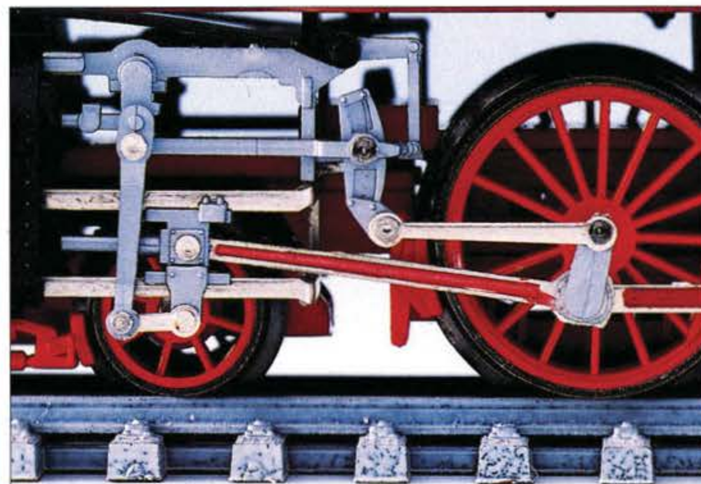
Das Gehäuse kann einfach entfernt werden: Nach dem Herausschrauben der Puffer und einer Schraube kann es einfach abgezogen werden. Das Fahrgestell ist ein Druckgußteil. Die Treibräder werden von der Unterseite her eingelegt und durch eine Deckplatte gehalten, an der auch die Bremsbacken befestigt sind. Antiquiert wirkt der Herkunftsvermerk auf der Bodenplatte: „Trix Western Germany".

Das Drehgestell gleitet mit einem Zapfen in einer Führungsbahn; eine Feder aus Kupferblech sorgt für die Laufsicherheit.

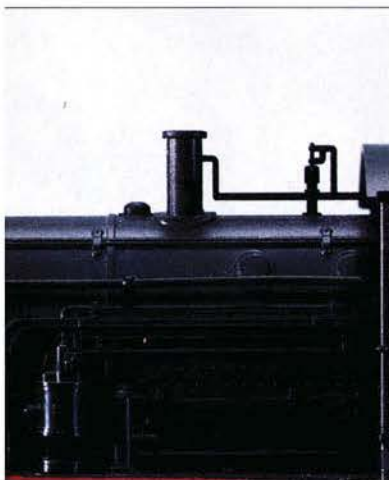
Alle Räder sind fein gespeicht, die Radreifen brüniert. Die Teile des Antriebsgestänges bestehen aus Kunststoff und Metall. Auch wenn das Gestänge feingliedrig aufgebaut ist, wirkt es recht schlicht. Dennoch ist es robust und betriebssicher.

Ein Schwachpunkt des Modells sind die Kupplungen: Während vorne nur eine Schraubkupplungsattrappe ohne Funktion vorhanden ist, befindet sich am Tender eine einfache Hakenkupplung. Durch den konstruktiven Aufbau des Tenders gibt es nicht einmal einen Kupplungsaufnahmeschacht für Tauschkupplungen.

Der Tender ist vorbildgetreu und maßstäblich nachgebildet. Daß hier Kenner des Vorbildes konstruiert haben, zeigen die schräggestellten Verschlagtüren mit den



Feingliedrig: Das Gestänge besteht aus Kunststoff- und Metallteilen.



itungen sind freistehend.

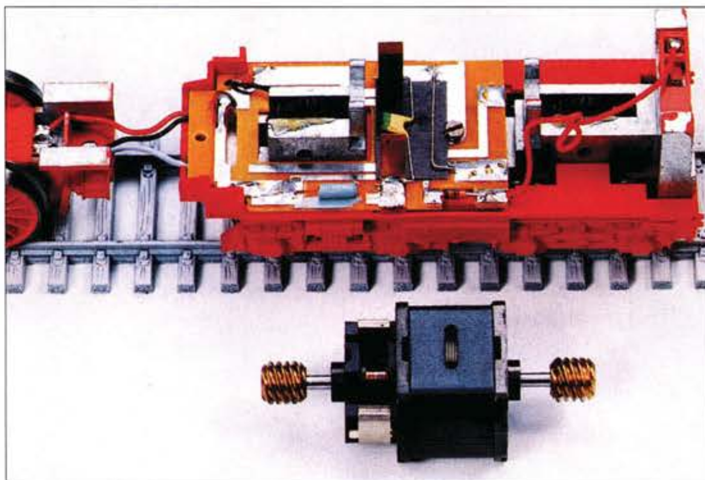
davor liegenden Kohlehäufchen. Der Tenderantrieb befindet sich in einem Druckgußgestell, das von außen mit einer umlaufenden Kunststoffblende verkleidet wird. Ein dreipoliger Trommelkollektormotor ist in der Tendermitte befestigt und treibt über die beidseitig abgehende Motorwelle ein Schnecken- und Stirnradgetriebe drei der vier Tenderachsen an.

Das Antriebskonzept ist, auch angesichts des Preises, unbefriedigend. Das Modell fährt ruckartig an und hat dabei mit etwa 40 km/h eine zu hohe Anfangsgeschwindigkeit. Bei 12 V Betriebsspannung fährt das Modell dann mehr als 200 km/h. Bei 14 V, und das geben die handelsüblichen Fahrregler her, werden sogar knapp 240 km/h erreicht. Bei diesem Tempo müssen die Gleise schon perfekt verlegt sein, damit das teure Stück nicht über die Anlagenkante rauscht.

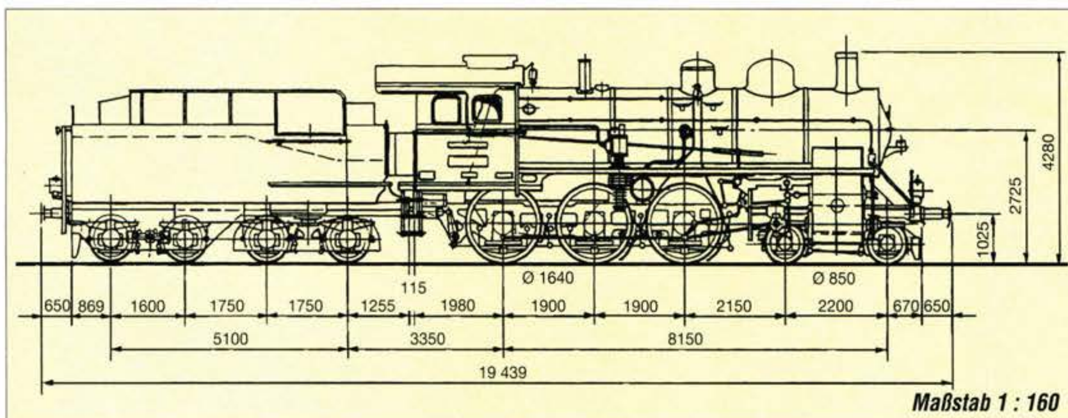
Die Zugkraft der 38⁴ dagegen ist ausgezeichnet. Ballastgewichte in Kessel und Tender sowie sechs Antriebsräder mit Haftreifen sorgen für eine große Zugleistung.

Das Auslaufverhalten des Modells ist dem Antriebskonzept entsprechend mäßig. Bei 12 V läuft die Lokomotive etwa 10 cm weit, sodaß die Betriebssicherheit beim Ziehen eines langen Zuges bei hoher Geschwindigkeit nur bedingt gegeben ist.

Alle Gleiselemente unserer Testanlagen wurden vom Modell anstandslos passiert. Die Stromabnahme erfolgt betriebssicher über Schleifer von den Treibachsen und der zweiten Tenderachse. Die Elektrik befindet sich weitgehend auf Leiterplatten, wodurch das Innenleben des Fahrzeuges übersichtlich bleibt. Die Bedienungs- und Pflegeanleitung ist ausführlich gehalten und gut gestaltetet. R. Ippen, J. Baumann

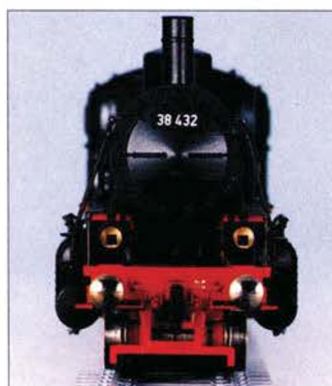


Kräftig und zu schnell: Der dreipolige Motor treibt drei Tenderachsen an.



Maßstab 1 : 160

38 432 von Trix	Vorbild mm	1 : 87 mm	Modell mm
Länge über Puffer	19 439	223,4	226,0
Höhe über SO	4 280	49,2	52,2
Puffer über SO	1 025	11,8	11,7
Laufachsenabstand	2 200	25,3	26,8
Kuppelradabstand	1 900	21,8	22,4
Radst. 1. Tenderdrehgestell	1 750	20,1	20,2
Radst. 2. Tenderdrehgestell	1 600	18,4	18,7
Kuppelraddurchmesser	1 640	18,8	18,3
Laufraddurchmesser	850	9,8	9,9





Fotos: Stirl

Charakteristisch: Rauchkammertür und Tenderrückwand sind vorbildgetreu.

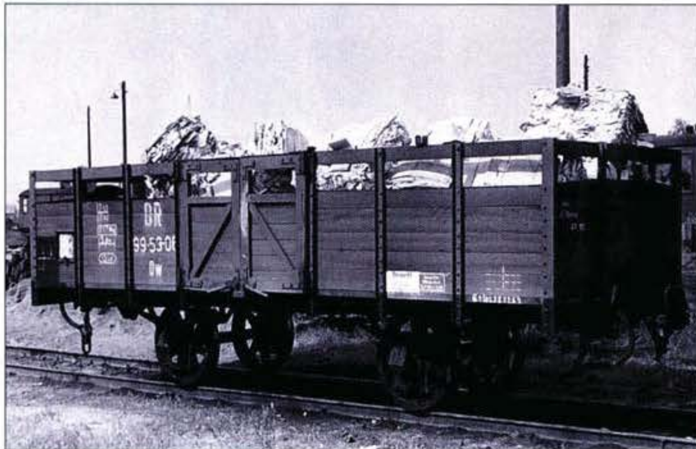


Sauber und vollständig: Die Beschriftung. Unschön: Verschiedene Rottöne.

FAZIT

Die Schlepptenderlokomotive der BR 38⁴ von Trix ist ein robust gestaltetes H0-Modell, mit dem Kinder unbefangen spielen können. Auch der kräftige Antrieb ist spielgerecht. Betriebsmodellbahner sollten aber den Geschwindigkeitsbereich des Modells ihren Bedürfnissen anpassen. Die gute Detaillierung macht das Modell besonders für den Sammler interessant; als Spielzeug ist das Fahrzeug zu teuer.

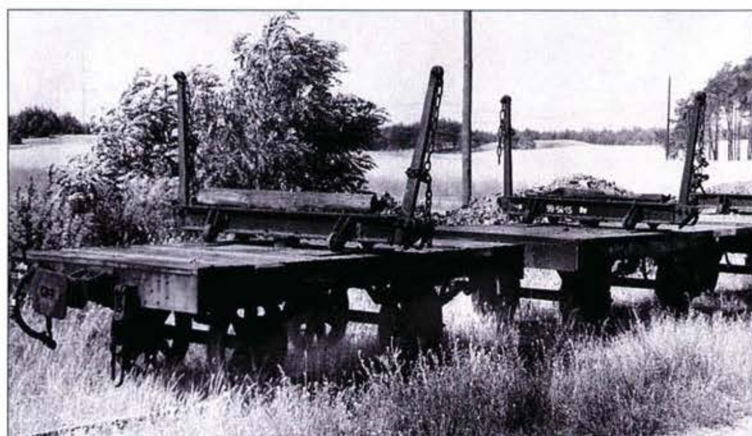
Spreewälder













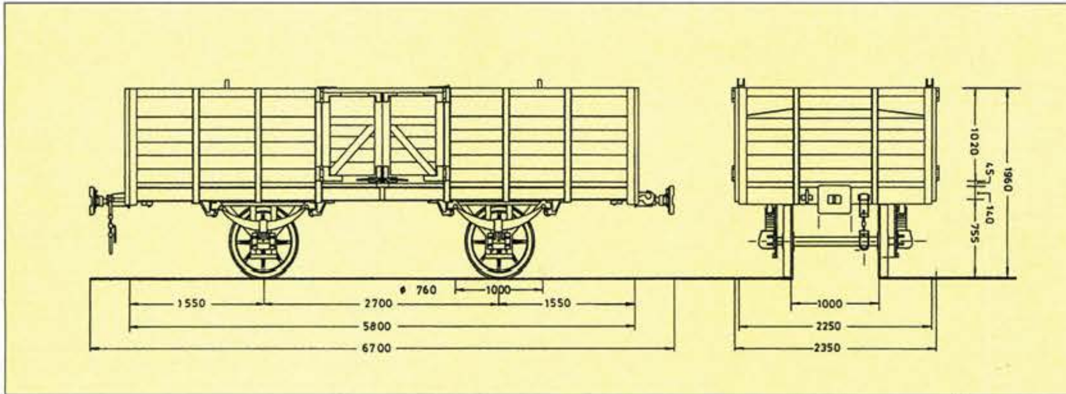
Die von der Berliner TT-Bahnen Zeuke GmbH im Maßstab 1:87 herausgebrachten Lokomotiven, Reisezug- und geschlossenen Güterwagen der ehemaligen Spreewaldbahn stellte MEB im Heft 5/93 vor.

Im Modell werden außerdem einige O- und Flachwagen angeboten. Beim Vorbild waren sämtliche O-Wagen ungebremst. Sie wurden ebenfalls ab 1952 mit Bremsluftleitungen ausgerüstet. Seltenheitswert auf den für den öffentlichen Verkehr eingerichteten Schmalspurbahnen bildete die Konstruktion der Wagenkästen. Über der 700 mm hohen Seitenwand gab es noch einmal 200 mm „Luft", bis ein 100 mm starkes L-Profil den Abschluß der Seitenwand bildete. Warum diese oberste Plankenreihe mit so viel Abstand angebracht wurde, konnte bis heute nicht ermittelt werden.

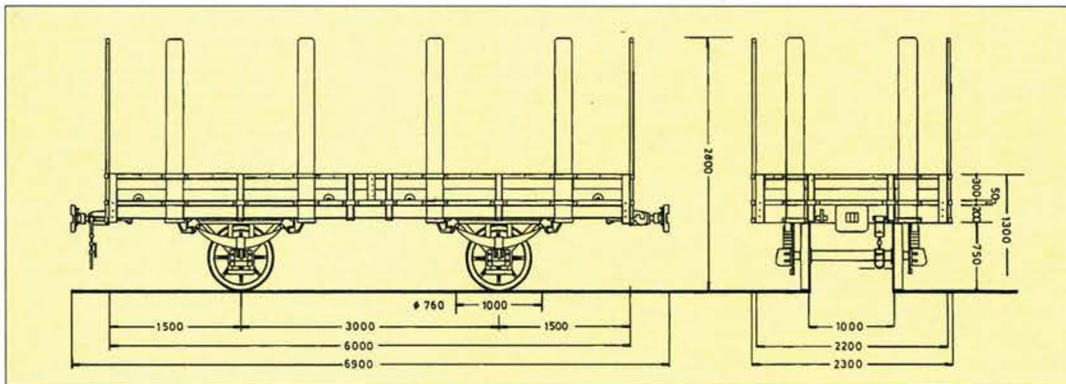
Die Modelle (siehe Tabelle in MEB 5/93, S. 47) entsprechen sowohl in den Abmessungen als auch bei den Beschriftungen exakt den Vorbildern. Allerdings fehlen an den Stirnseiten – wie auch an den Reisezugwagen – die Bremsschlauchimitationen.

Letzteres trifft ebenfalls für die nach gleichen konstruktiven Gesichtspunkten entstandenen Rungen- und Drehschemelwagen zu. Sämtliche Fahrzeugtypen gehörten bis zur Stillegung der

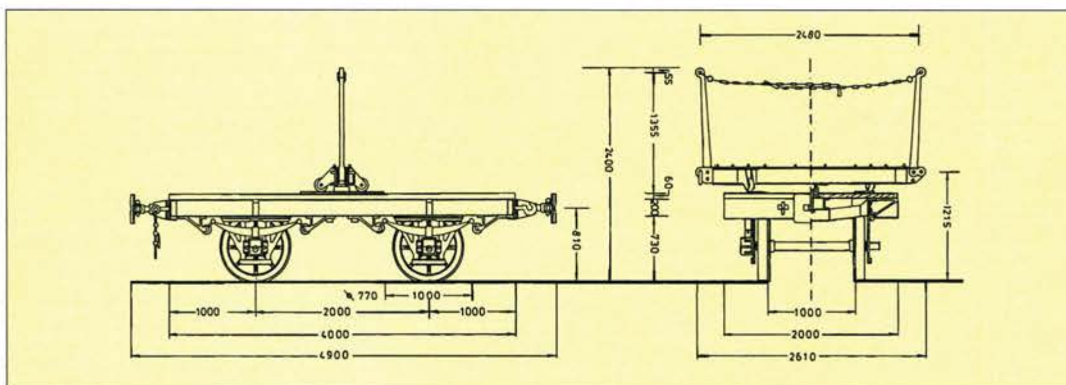
Originale



Die H0m-O-Wagenmodelle sind gemäß ihren Vorbildern baugleich, jedoch unterschiedlich beschriftet. Übrigens: Kleinere Revisionen an den Wagen übernahm in DR-Zeiten das Bw Straupitz, größere das Raw Karl-Marx-Stadt.



Zuletzt diente der Rw 99-55-03 ausschließlich Dienstguttransporten für das Bw Straupitz. Die Rungen wurden nicht mehr benötigt, da anfallende Holztransporte auf regelspurigen Güterwagen im Rollfahrzeugbetrieb erfolgten.



Drehschemelwagen wurden bei der Spreewaldbahn zuletzt vor allem für Schienentransporte genutzt. Die Modelle sind mit TT-Radsätzen ausgestattet, alle anderen hier vorgestellte Wagen erhielten schon Bemo-Radsätze.

Fotos: G. Meyer, K. Kieper,KLAWIAN; Zeichnungen: G. König

Europas erste Modell-Schmalspurbahn

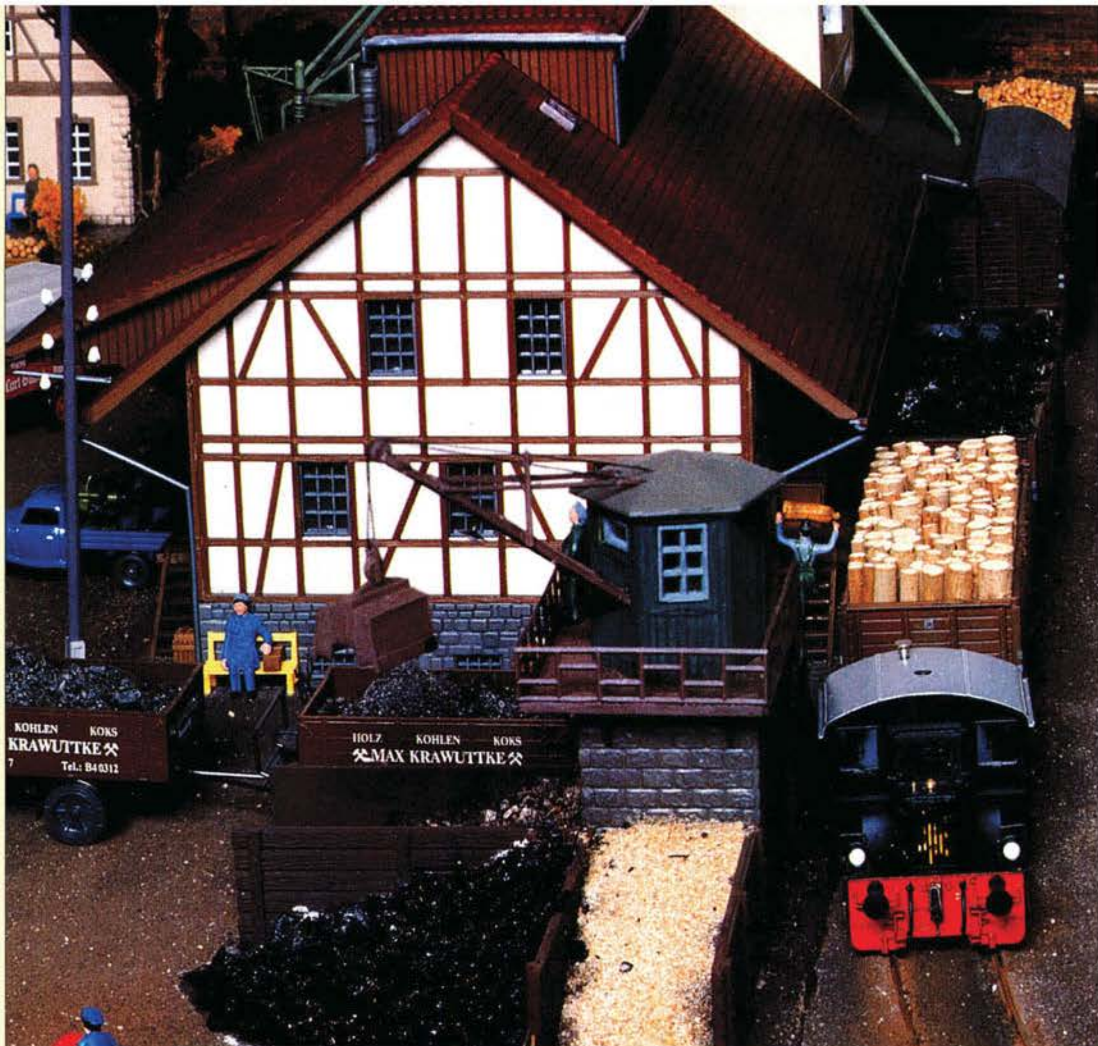
Bereits Anfang der 60er Jahre entstand in Zusammenarbeit der Ost-Berliner Firmen Herr KG und Zeuke & Wegwerth (später VEB Berliner TT-Bahnen, heute TT-Bahnen Zeuke GmbH) die erste Modell-Schmalspurbahn in Europa. Dieses Sortiment sorgte auch international für großes Aufsehen, hatte aber trotz hervorragender Modellqualität einen empfindlichen Fehler aufzuweisen: Die sächsischen Vorbildern der 750-mm-Spur nachempfundenen Fahrzeuge waren für die Nenngröße H0m konzipiert und liefen nicht auf dem dafür vorbildgetreu zu verwendenden 9-mm-Gleis, sondern auf dem 12-mm-TT-Standardgleis, das im Maßstab 1: 87 der Spurweite von 1000 mm des Vorbildes entspricht. Dennoch: Die nachgebildete VI-K-Lokomotive und der Wagenpark erfreuten sich großer Beliebtheit bei den Modelleisenbahnern. Experten kritisierten freilich die falsche Spurweite, die aber so falsch wiederum gar nicht war. Zumindest eine Lokomotive dieser Bauart (siehe MEB 11 und 12/92) und einige der sogenannten Einheitsreisezugwagen rollten u.a. auch auf der ehemaligen Spreewaldbahn. Letztere wurden 1952/53 im Raw Karl-Marx-Stadt (Chemnitz) von 750-mm- auf 1000-mm-Spur umgebaut und den Betriebsanforderungen auf der Spreewaldbahn angepaßt. Nun gab es nicht wenige Modelleisenbahner, die ihre „Herr-Zeuke-Schmalspurbahn" für das später von Piko hergestellte N-Gleis-System (9 mm) umspurten. Wer das nicht getan hat und die H0m-Modelle von einst jetzt mit den Spreewälder-Originalen einsetzen möchte, kann dies getrost mit der (leicht zu frisierenden) Lokomotive, besonders aber mit den Einheits-Personenwagen tun. Allerdings muß das Kupplungssystem vereinheitlicht werden. Gleiches gilt für die zu diesem Sortiment gehörenden Rollwagen. Beim Vorbild wurden die sächsischen Schmalspurgüterwagen nicht auf Meterspur umgebaut. Für einen Spreewaldbahnbetrieb sind sie daher fehl am Platze. Bleibt noch nachzutragen: Auch der nachempfundene Zeitraum stimmt zwischen Vorbild und beiden H0m-Sortimenten überein, obwohl zwischen ihnen ein Entwicklungszeitraum von ungefähr 30 Jahren liegt. wdm

Spreewaldbahn zu deren Bestand.
Die konstruktiven Arbeiten für die H0m-Spreewaldbahn wurden bereits zu DDR-Zeiten abgeschlossen. Erste Werkzeuge gab es ebenfalls. Ungenügende Werkzeug- und Produktionskapazitäten führten dazu, daß die Spreewälder Originale erst nach der Wende in die Produktion gehen konnten. Sie waren bis Ende 1992 als Erzeugnis der Bemo-Zeuke-Schmalspurbahnen GmbH handelsüblich. Seit Anfang 1993 ist das H0m-Sortiment von der Berliner TT-Bahnen Zeuke GmbH erhältlich. Demnächst werden die Wagenmodelle ausschließlich mit Bemo-Radsätzen angeboten. Die hier veröffentlichten Zeichnungen präsentieren die Ursprungsausführung der Fahrzeuge. Somit blieben Körtingsbremseinrichtungen und später vollzogene Umbauten sowie Anschriften aus der DR-Zeit unberücksichtigt. Die Darstellungen über den Ursprungszustand der Fahrzeuge sollen sowohl den Hersteller als auch den Modelleisenbahner anregen, den Fahrzeugpark mit verhältnismäßig geringem Aufwand vielfältiger zu gestalten.

MEB dankt Günter König, Ludwigshafen, für die von ihm angefertigten Zeichnungen und wertvolle Einzelangaben zum Fahrzeugpark.

Wolf-Dietger Machel

„Von der Ruhrkohle bis zum Bindfaden – Raiffeisen ist für den deutschen Bauern da!“ Markige Sprüche in einem alten Bauernkalender, in gotischen Lettern niedergeschrieben. Wie wichtig indes die Genossenschaften in der ersten Hälfte unseres Jahrhunderts für die Versorgung der abseits großer Städte wohnenden Landbevölkerung war, ist aus vielen Erinnerungen älterer Menschen zu entnehmen. Ein gewichtiger Grund, dieser segensreichen Einrichtung auch auf der Modellbahnanlage ein Denkmal zu setzen, zumal,wenn gerade noch ein Eckchen frei ist.



Die Raiffeisenecke



Weil im Winter der Wind empfindlich um den Siloturm pfeift, muß im Sommer Brennholz gemacht werden, damit die Damen im Büro nicht frieren.

In ländlicher Umgebung aufgewachsen, prägte das Genossenschaftswesen bereits frühzeitig die Umwelt meiner Kindheit. Wenn Großvater eine Packung neuer Dachpappennägel brauchte oder Großmutter ihre Vorräte an Nähgarn ergänzen mußte, gingen sie in die BHG, die Bäuerliche Handelsgenossenschaft. Großvater sprach dabei meistens von „Raiffeisen“, und als Kind stellte ich mir immer ein Haus aus Blech vor, wegen des Wortteils „Eisen“.

Später las ich, daß Friedrich Wilhelm Raiffeisen bereits 1848 zusammen mit H. Schulze-Delitzsch den Konsumverein gründete und dem deutschen Genossenschaftswesen mit landwirtschaftlichen Warenhäusern sowie Spar- und Darlehenskassen eine erste Struktur gab. Hier erfuhr ich auch, daß dieser Zusammenschluß einzelner, schwacher Kräfte zu einer leistungsstarken Genossenschaft durchweg progressive Aspekte für die Bauern hatte, im Gegensatz zu der später von der SED erzwungenen Zwangsvereinigung in der DDR.



Weil Lieschen Müller keine Befugte ist, setzt sie sich artig auf die Bank und wartet geduldig, bis ihr Liebster endlich Feierabend hat.

Räumlich bestand die Genossenschaft in der Regel aus Silos fürs Getreide, Schuppen für feuchtigkeitsempfindliche Güter und Bansen sowie Freiflächen für Schüttgüter, denen die Witterung nichts anhaben konnte. Dazu kommen Wohn- und Bürohäuser und viele Anschlußgleise.

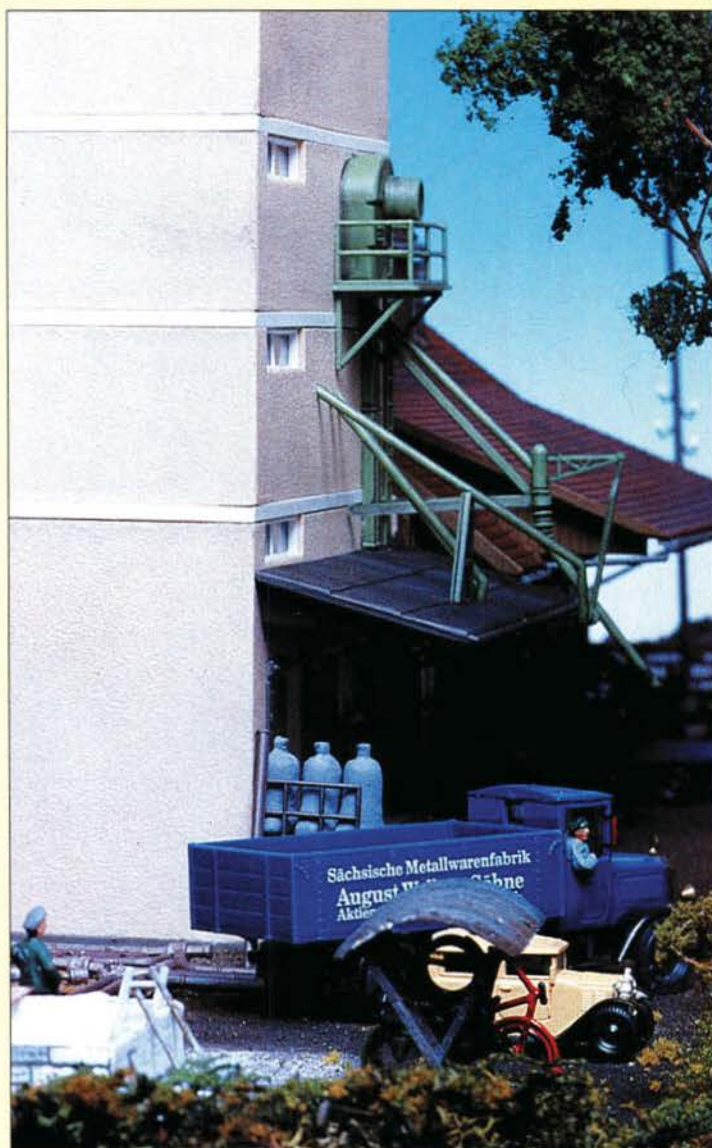


Der Bausatz

Die Idee, den leeren Platz inmitten der Wendeschleife auf meiner Anlage harmonisch auszufüllen und somit besagten eng gekrümmten Gleisbogen zu kaschieren, lag schon lange in der Luft. Eine Waldecke schied wegen der vorbildwidrigen Anpflanzung zwischen den Bahnhofsgleisen aus. Außerdem paßte in diesen Raum nur etwas Aktives. Da bescherte die Firma Pola der Modellbahnwelt Bausätze von einem BayWa-Lagerhaus nebst Siloturm und umzäunter Baustoffhandlung. Das war genau das Richtige. Es erfordert Ladegleise, Ladestraßen und vielfältige Lagerflächen. Zudem waren die Gebäude groß genug, die auffällig gekrümmte Trassenführung zu verschleiern. Daß das Original des Pola-Bausatzes im Fränkischen und Bayerischen angesiedelt ist, störte mich keineswegs, hatte ich doch einen Blick dafür bekommen und vor der Haustür eine Raiffeisen-Niederlassung entdeckt, die dem BayWa-Ensemble sehr ähnlich sieht.

Die Beschaffung des Bausatzes war rasch erledigt. Doch dann erwies sich der Zusammenbau





Der große Siloturm scheint nicht mehr zu reichen; im Vordergrund baut August Wellner mit seinen Leuten etwas Neues.

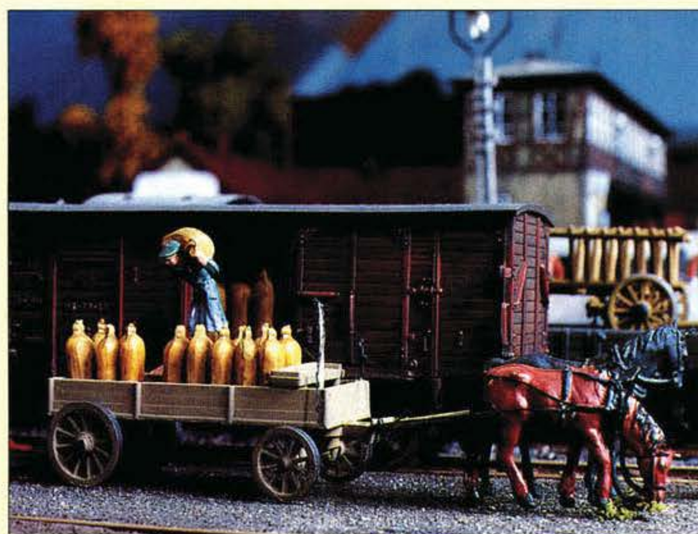
nicht als so unproblematisch wie erhofft. Besonders die saubere Montage der Etagenrahmen des Siloturms erfordert viel modellbauerisches Geschick. Trotz der gewissenhaften Vormontage der Etagen auf einer Glasplatte stellten sich später Unsauberkeiten in den Fugen ein, die nur mit etwas Spachtelmasse unsichtbar gemacht werden konnten. Überhaupt muß bei der Montage mit Kleber sehr sparsam umgegangen werden, denn die schneeweißen Flächen ahnden jede Unsauberkeit mit häßlichen Flecken. Am Ende ergeben auch hier – wie bei allen Bausätzen – die ganz besonderen Kleinigkeiten das individuelle Gesamtbild: Hier eine halbgeöffnete Tür (der Keil, der sie offen hält, ist 1,5 mm lang), ➪



Aus der Nähe betrachtet, ist die Baugrube gar keine Baugrube: Vielmehr gehört gelöschter Kalk zum Raiffeisen-Verkaufssortiment.



Für Bauer Gerlach ist ein neuer Leiterwagen an der Ladestraße eingetroffen.



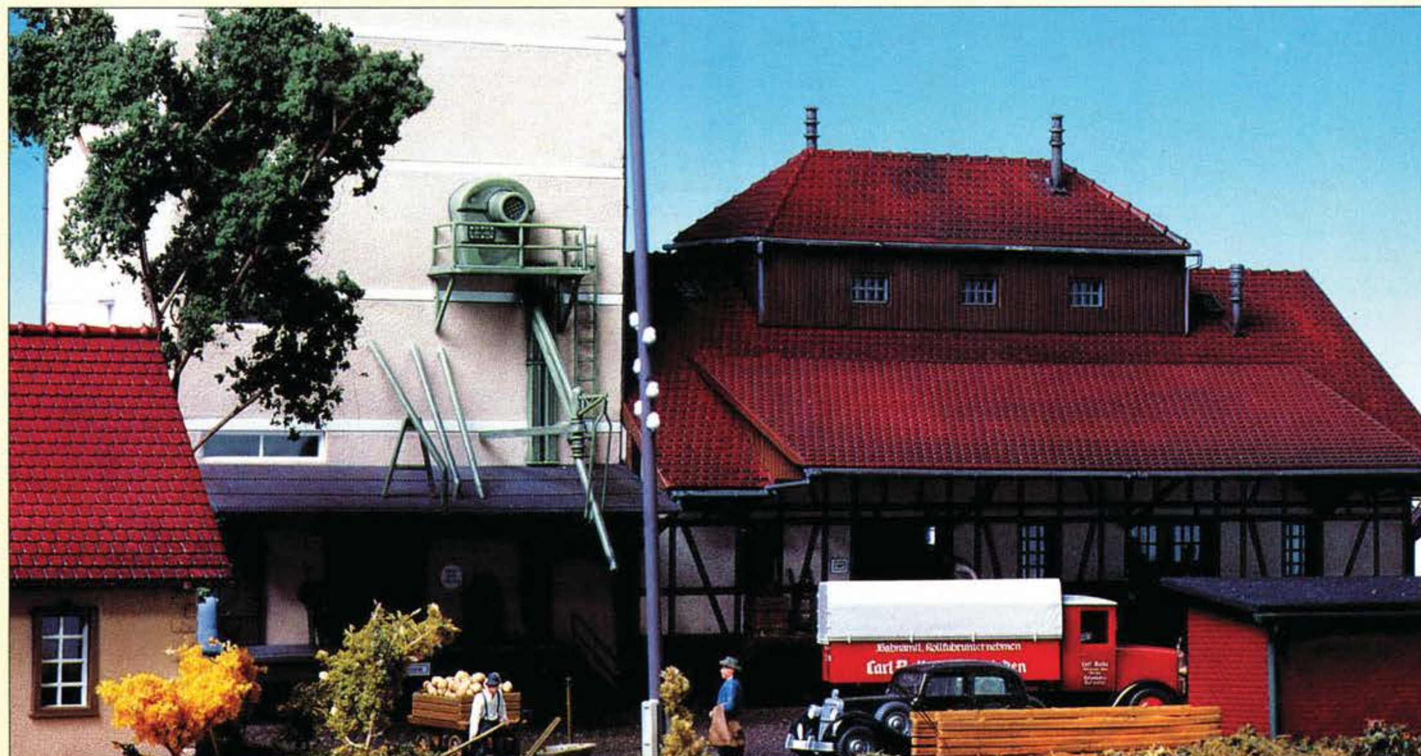
Damit die Pferde während des Ladens ruhig stehen, hat ihnen Kutscher Willi eine Handvoll Heu vorgeworfen.

dort ein abgestelltes Fahrrad, und der Exhauster, der schon lange nicht mehr benutzt wurde, ist voller Rost und Vogelkot.
Erst beim Altern der Gebäude mit Deck- und stark verdünnten Revellfarben stellte ich fest, daß dem Siloturm noch zwei weitere Etagen gut zu Gesicht gestanden hätten, doch das hätte eines weiteren Bausatzes bedurft, und so blieb er eben, wie er ist.

Das Ensemble

Damit die Anordnung der Gleise und Gebäude vorbildgetreu wirkt, wurde zunächst ein maßstäbliches Schiebelayout mit beweglichen Gleisstreifen und Gebäudeplättchen angefertigt. Der Aufwand lohnt sich, soll dieses Ensemble harmonisch und raumfüllend wirken. Danach erfolgt die Gleisverlegung im ebenerdigen Schotterbett, die Anlage der Ladestraße und die Positionierung der Gebäude und Einrichtungen. Weil gerade ein alter Bw-Bekohlungskran übrig war und ein Hebezeug unbedingt für die Lagerflächen benötigt wurde, kam es zu der dargestellten, für einen Hauskran etwas eigenartigen Konstellation. Doch die vorbildgetreue Wirkung bleibt nicht aus, und das ist schließlich die Hauptsache!

Jürgen Albrecht



Manchmal scheint sich das halbe Dorf bei der Raiffeisen zu treffen. Doch der Schein trügt: Bäuerliche Regsamkeit läßt niemanden faul herumstehen.

Fotos: Albrecht

märklin

Technik erfahren

Die endgültige Lok »2000«



... Design vom Feinsten – Höchstgeschwindigkeit 230 km/h, die Serie 460 der SBB.

Faszination in Märklin H0:
3460 Elektrolokomotive. Serie 460 (Re 4/4^{VI}) der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Gehäuse und Fahrgestell aus Metall. Elektronische Umschaltung der Fahrtrichtung. Führerstände mit Inneneinrichtung. Beleuchtetes Dreilicht-Spitzensignal und ein weißes Schlußlicht, mit der Fahrtrichtung wechselnd. Vorbildgerecht in der Dachverkleidung versenkte SBB-Dachstromabnehmer. Vorbildgerechte Front- und Seitenschürzen. Detaillierte Pufferbohlen mit angesetzten Trittstufen. Stromversorgung auf Oberleitungs-Betrieb umschaltbar. An beiden Enden Norm-Kupplungsaufnahmen mit Kurzkupplungen. Länge über Puffer 21,3 cm.

3760 Digital-Ausführung.
Wie 3460, jedoch mit digitalem Hochleistungs-Antrieb (6090). Lastabhängige Regelung der Geschwindigkeit. Einstellbare Anfahr- und Bremsverzögerung. Spitzensignal als digital schaltbare Zusatzfunktion. Selbstverständlich sind Digital-Lokomotiven auch auf konventionellen Anlagen einsetzbar.

2000

460 004-5

Ihr Fachhändler freut sich auf Ihren Besuch.



Das Blätterdach

Zur Begrünung von Sträuchern, Bäumen und Feldrainen im Modell werden vorwiegend Flocken aus Schaumstoff sowie Foliagen empfohlen. Diese Geländebaustoffe der bekannten Hersteller sind weit verbreitet handelsüblich und das ist denn auch ihr Nachteil: Man sieht sie auf jeder Anlage.

Um Geld zu sparen und um meine individuellen Wünsche bei der Farbgestaltung besagter Bäume und Sträucher zu erfüllen, stelle ich mir meine Schaumstoff-Flocken selber her. Als Ausgangsmaterial verwende ich Kissenfüllungen aus Schaumstoff oder überflüssig gewordene Verpackungseinlagen, in denen hochwertige elektronische Geräte oder Modelleisenbahn-Lokomotiven transportiert wurden. Natürlich ist dieses Ausgangsmaterial auch in Baumärkten erhältlich. Gut ist es, wenn das Material eine möglichst helle Farbe (weiß, gelb, grün) hat, damit man mit wenigen Grundtönen beim späteren Einfärben auskommen kann.



Die Ausgangsmaterialien für das Modell-Laubwerk: Schaumstoff-Flocken, Wäschefarben und Beizen in unterschiedlichen Farbtönen.

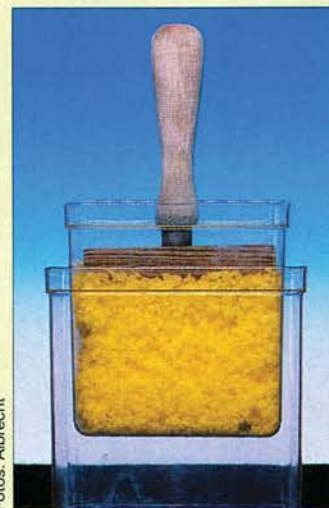
Die Flockenherstellung erfolgt entweder manuell oder in einem Mahlwerk (Küchenmaschine). Ersteres ist sehr mühselig, und für die zweite Methode sollte man sich der Zustimmung der Hausfrau vergewissern. Der Vorteil besteht aber darin, daß man sich seine ganz individuell erforderliche Flockengröße selber herstellen kann: Grobe Flocken für die Bäume, feines „Gemüllere" für die Büsche und Raine.

Das Färben

Zum Färben der Flocken wird Wäschefärbemittel (für synthetische Fasern) und Holzbeize verwendet. Diese Färbemittel kann man problemlos miteinander mischen und so jeden gewünschten Farbton herstellen.

Bei der Verwendung von Wäschefärbemitteln ist das Gemisch auf den angegebenen Wert zu erhitzen. Zum Färben verwendet man zwei Behälter, die mit Abstand ineinander passen. In das kleinere Gefäß werden Löcher mit etwa 3 mm Durchmesser gebohrt und das Innere anschließend mit Schaumstoff-Flocken aufgefüllt. Nach Ineinandersetzen dieser Behältnisse wird das Ganze mit Farbe aufgefüllt und die Flocken mehrmals kräftig ausgedrückt, so daß die Farbflüssigkeit durch die Löcher herausgedrückt wird und danach wieder hineinfließen kann. Anschließend wird das gefärbte Material auf Zeitungsbögen ausgebreitet und getrocknet. Danach kann man noch eine weitere Zerkleinerung in einer alten Kaffeemühle vornehmen.

Fotos: Albrecht



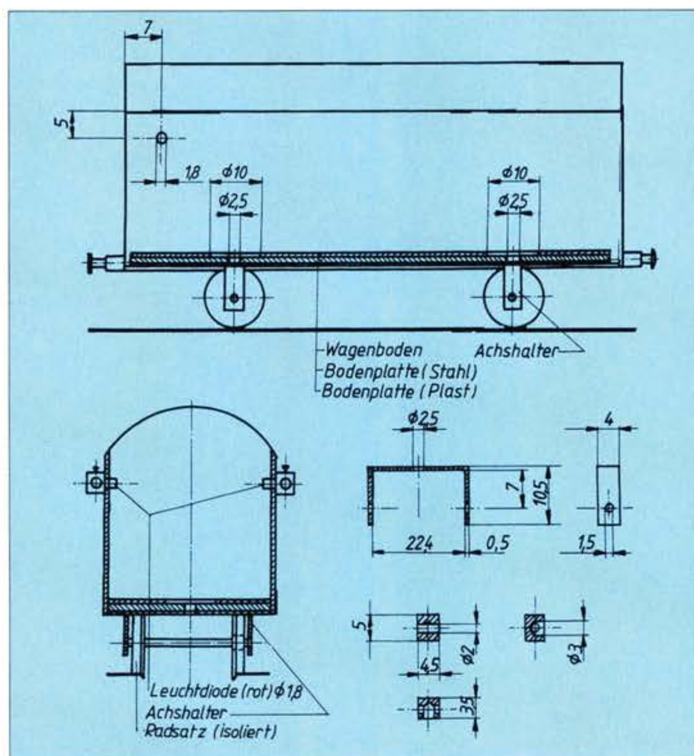
Die Vorrichtung zum Färben des Flockenmaterials. Hier noch ohne Farbe.

Wenn man mit hellgelben Tönungen beginnt und dann nach und nach dunklere Töne nachfüllt, reicht so eine Farblösung für eine ganze Anlage.

Alb

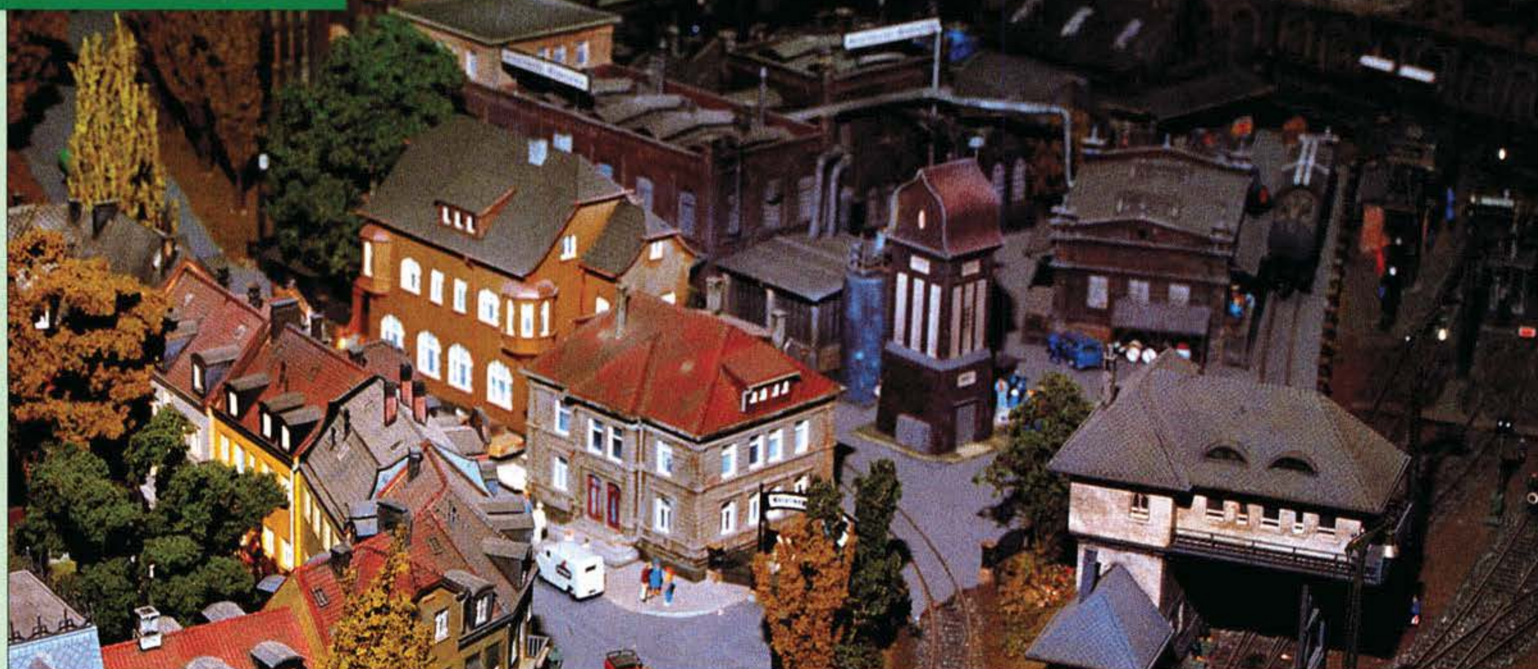
Owala in H0

„Owala", die reichsbahngerechte Abkürzung von Oberwagenlaternen, sind wieder in aller Munde. Für die von mir vorgenomme Umrüstung eines Güterwagens der Firma Roco benötigte ich folgende Einzelteile: Ein Güterwagen mit Tonnendach, Kat.-Nr. 46016; Zwei Leuchtemitterdioden, rot, Durchmesser 1,8 mm; Zwei Oberwagenlaternen der Firma Fleischmann (Kat.-Nr. 5301); Zwei Fleischmann-Achslager; Zwei Fleischmann-Radsätze (isoliert) sowie Schaltlitze und Vorschaltwiderstände von etwa 600 Ohm für die Leuchtdioden. Nach der Demontage des Wagens wird die Beschwerungsplatte in der Mitte getrennt und an jeder Seite um 3 mm gekürzt. Anschließend werden die Achslagerhalter hinter den Achslagerimitationen eingesetzt. Bodenplatte, Achslagerhalterung und Beschwerungsplatte (je eine Hälfte) werden nun mit einem genau über der Achse liegenden Loch (ø 2,5 mm) versehen, in das später je eine M2-Schraube von unten eingebracht wird. Die Löcher in Wagenoberteil werden auf 10 mm aufgebohrt. Mit den M2-Schrauben werden die Hälften der Beschwerungsplatte und die Achshalterungen an der Bodenplatte festgeschraubt. Außerdem wird in diese Verbindung noch eine Kabelöse eingebracht, die zum späteren Anschluß an die Zugschlußbeleuchtung dient. In die Seitenwände des Wagenoberteils werden zwei 1,8 mm große Löcher gebohrt und die Dioden so eingeklebt, daß etwa 3 mm aus der Seitenwand herausschauen.



Dann wird darüber je eine Fleischmann-Owala gestülpt und festgeklebt. Die Leuchtdioden werden unter Dazwischenschaltung der Widerstände an die Fahnen der Lötösen angelötet und die Radsätze eingesetzt.

So bauen wir



Jeder Modelleisenbahner hat seine eigenen Modell-Baumethoden. Jeder schwört auf sie und glaubt, das für ihn am besten Machbare gefunden zu haben. Anfänger haben überhaupt noch keine Methode. Ihnen wollen wir mit unseren Beschreibungen helfen.

Modellbahnanlagen mit Mittelgebirgscharakter sind begehrte Motive für alle Nenngrößen. Kommt dann noch eine der beliebten Burgen oder Schloßruinen auf steilem Bergkegel hinzu, scheint die Modellbahnwelt in Ordnung zu sein.
Die Stadt Grauenfels liegt in einer solchen Landschaft und am Fuße der gleichnamigen Burgruine. Das H0-Modell dieser Burgruine entstand unter den geschickten Händen von Franz Jerusalem, dessen Baubeschreibung einem gesonderten Beitrag vorbehalten bleibt. Die Häuser des Stadtensembles stammen von verschiedenen Herstellern, doch wurden sie nicht „aus der Schachtel heraus“ gebaut. Durch veränderte Verwendung der Gebäudeteile, Hinzufügen weiterer Bauelemente und schließlich durch gekonntes Altern und Verwittern wurde ihnen der fabrikneue Glanz genommen und dafür jedem Haus eine individuelle Note gegeben.

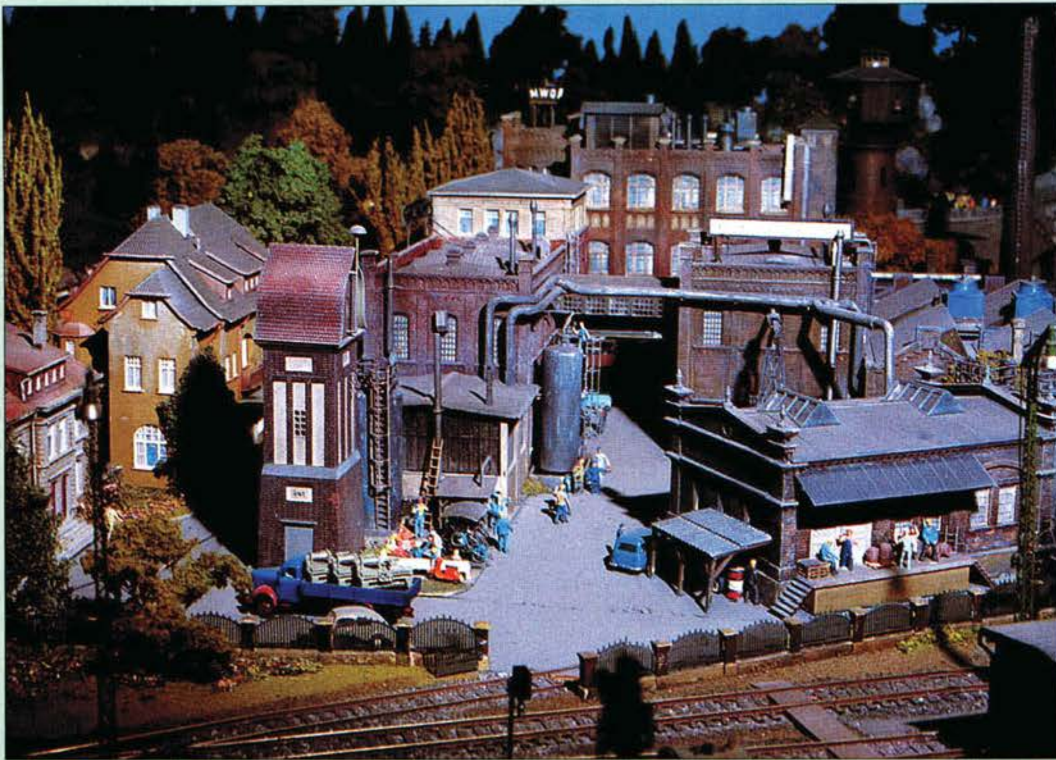


An der Rampe des Gebäudes 1 werden Generatoren entladen, denn dieser Gebäudekomplex beherbergt die Dampf- und Stromzentrale des Werkes.

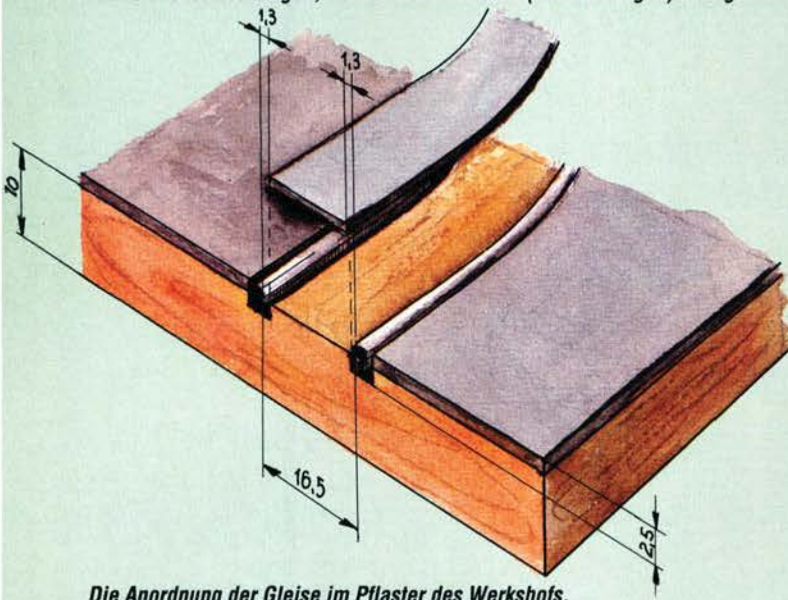
Das Stadtbild wird weitgehend von einem Industriebetrieb bestimmt: den Metallwerken Grauenfels. In den Gründerjahren um die Jahrhundertwende erbaut, präsentiert es sich in unseren Tagen verwittert und verschmutzt – so recht geeignet für eine kreative Modellfrisur.

Das Werksgelände

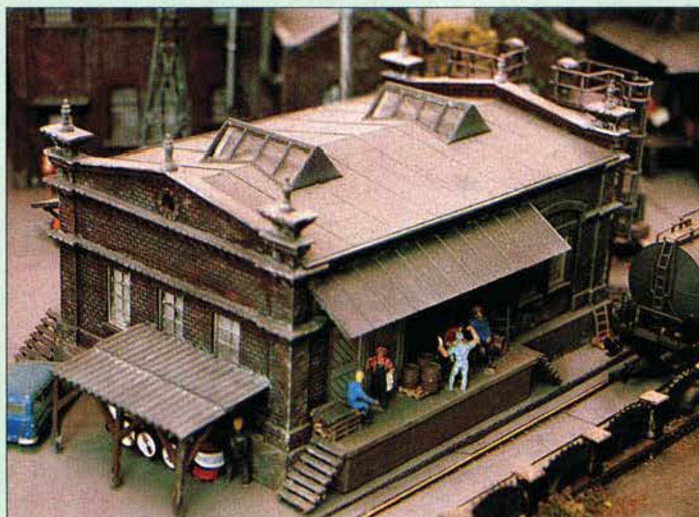
Die technologischen Linien und Fertigungsprozesse im Metallwerk sind an Hand des Lageplanes schnell erläutert.
Über zwei Gleisanschlüsse und zwei Straßenzufahrten wird das Werk mit Rohstoffen versorgt, und auf gleichem Wege verlassen auch die Fertigprodukte (Halbzeuge und Kurzwaren) den Betrieb. Erstere sind zumeist großvolumige Stahlsendungen, die auf Plattenwagen oder Tiefladern transportiert werden, letztere haben wesentlich kleinere Abmessungen und finden in Kisten, Containern und auf Paletten ihren Weg zu den Kunden.
Im Gebäude 1 sind die Anlagen für die Dampf- und Stromversorgung sowie die Gießerei und Strangpresse untergebracht. Großräumige und schwere Anlagen also, die auch ein großes und schweres Bauwerk erfordern. Die Eisengießerei (Faller-Bausatz 980) schien dafür geeignet. ➪



Zwischen der Kurzwarenfertigung (links) und dem Gebäude der Stangen- und Drahtzugabteilung (rechts) verlaufen zahlreiche Rohrleitungen, die aus Rundmaterial (Plastikstangen) nachgebildet und fachgerecht abgestützt wurden.



Die Anordnung der Gleise im Pflaster des Werkshofs.



Die Rampe der Galvanik des Werkes: Der ständige Umgang mit giftigen Stoffen zwingt auch bei der Kesselwagenentladung zu äußerster Vorsicht.

Im Haus 2 befindet sich das Herz des Werkes, die Elektro-Schaltanlage. Die Gebäudeabmessungen sind also wesentlich kleiner, und große Fenster müssen viel Licht geben. Dafür wurde die Maschinenhalle (Vollmer-Bausatz 5612) als gut befunden und aufgestellt.

Im Fertigungsablauf folgt Haus 3 mit der Strang- und Drahtzuganlage. Ein flaches Gebäude also, das jedoch lang sein muß, und dessen Inneres viel Licht von oben braucht. Dazu wurde die Shedhalle (Kibri-Bausatz B 9782) zweimal beschafft und zu einer Halle vereinigt.

Es folgt Halle 4: Das Betriebsbüro für die Draht- und Strangzuganlage mit Magazin im Erdgeschoß und einer Kurzwarenfertigung mit Drahtverarbeitung im Obergeschoß. Dem Fabrikgebäude mit Anbau (Kibri-Bausatz 9786) wurde diese Aufgabe zuteil.

In der nun folgenden Halle 5 ist der Teil der Kurzwarenfertigung untergebracht, bei dem Stanzteile aus Messing gefertigt werden. Wegen des im linken Gebäudeteil untergebrachten Warenein- und -ausgangs machen sich hier zwei Gleisanschlüsse erforderlich. Das Gebäude entstand aus zwei Bausätzen der Fabrik mit Anbau (Kibri-Bausatz 9786), die jedoch stark verändert wurden.

Die Galvanik des Werkes, die im Haus 6 untergebracht ist, mußte wegen ihrer Umweltbelastung auf Distanz gesetzt werden. Der städtische Fuhrpark (Pola-Bausatz 180) mit seiner Mauerumfriedung war dafür gut geeignet.

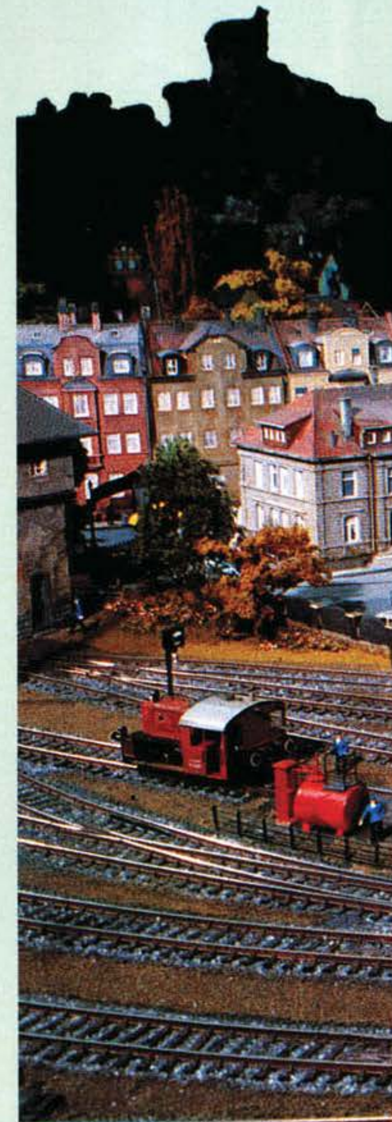
Das Gebäude 7 beherbergt die Kurzwaren-Weiterverwendung in Zusammenarbeit mit der Kunststoffverarbeitung. Dafür fand die Fabrik aus der Gründerzeit (Kibri-Bausatz 9788) Verwendung. Das Trafohaus 8 steht auf einem kleinen Freiplatz und wurde aus einem Revell-Bausatz gebaut.

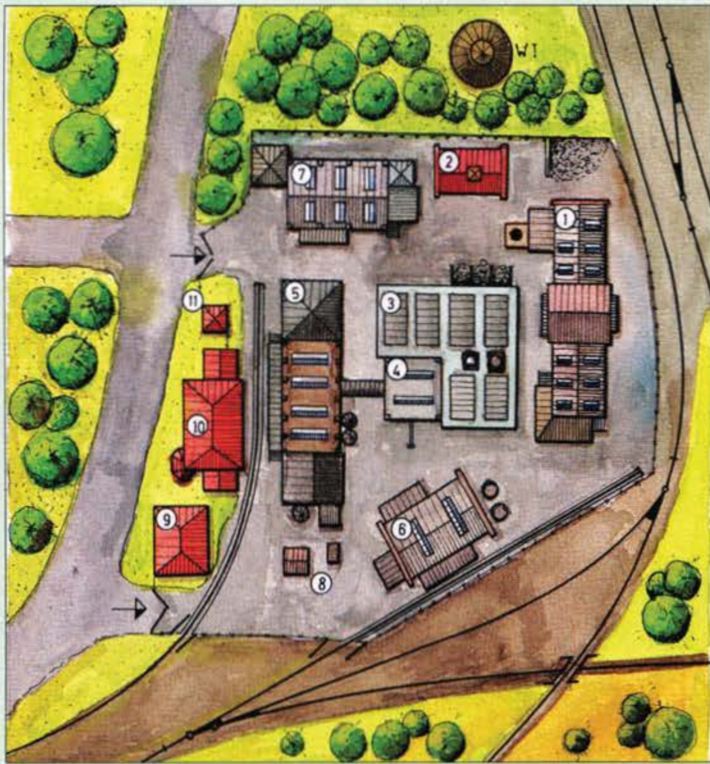
Schließlich gibt es noch die alte Verwaltung im Haus 9. Dafür wurde ein Bausatz Realschule von Kibri verwendet, und für die neue Verwaltung (Haus 10) kam das Postamt (Kibri-Bausatz 8198) zur Anwendung.

Bleibt am Ende das Pförtnerhaus: Es entstand aus dem Backhaus (Vollmer-Bausatz 3733), das mit seinem kleinen Vorbau trefflich dieser Aufgabe entspricht.

Der Modellbau

Um die Schienenoberkanten der Betriebsgleise mit der Straßenfläche bündig zu legen, wurden sie in eine 10 mm dicke Tischlerplatte eingelassen. Dem Gleisverlauf entsprechend wurde dazu die Trasse 4,5 mm tief mit Trenn-





Fotos: Siedler

Der Lageplan der Metallwerke Grauenfels zeigt die sinnvolle Platzaufteilung.

schleifer und Stechbeitel aus der Platte herausgearbeitet und darin das Flex-Gleis verlegt. Den sauberen Abschluß der Werkhoffläche bildet 2 mm dicke Hartpappe, die exakt mit einer Spurkranzrille von 1,3 mm (nach NEM 310) eingepaßt wurde.

Eingefriedet ist das Werkgelände durch Zaunelemente (Kibri 9792) mit zwei Eingangstoren. Außerdem fanden unzählige Kleinteile von Walters und Mo-Miniatur, wie Leitern, Wagen, Tonnen, Fässer, Werkzeuge und Schrotthaufen Verwendung. Energieleitungen zwischen den Gebäuden (Gas, Druckluft, sonstige Medien) wurden durch Plastikstangen imitiert. Ihre Verlegung sollte sachkundig und statisch korrekt auf Stützen aus Messingprofilen erfolgen.

Da die Gebäude von unterschiedlichen Herstellern stammen, galt es zunächst, ihnen nach dem Zusammenbau (original oder mit Veränderungen) ein einheitliches Outfit zu geben. Die Grundfarbe dafür bildet ein einheitliches Dunkelrotbraun aus Humbrol-Farben. Danach wurde jedes Gebäude gesondert verwittert, mal mehr und mal etwas weniger. Das geschieht durch herablaufende, schmutzig wirkende, verdünnte Farben an den Wänden und trockenfarbige Nachbehandlung an einzelnen Partien. Am Ende wurde über das Ganze ein hellgrauer Farbnebel gesprüht, um den Schmutzniederschlag aus der Luft darzustellen. Kein schöner, doch sehr wirkungsvoller Anblick. Rolf Siedler



In dem dreigeschossigen Gebäude ist die Kurzwarenfertigung des Werkes untergebracht. Die einheitliche rotbraune Farbgebung und der dichte Staubbelag lassen die Gebäude wie aus einem Guß erscheinen.

Der falsche Platz

Anfang der sechziger Jahre herrschte noch kein Mangel an Güterwagen mit Bremserhäuschen, und selbst Durchgangsgüterzüge fuhren noch mit Zugführer und Schlußschaffner, obwohl bereits die unbegleiteten „Nullmannzüge“ in Mode kamen.

Als Schlußschaffner bevorzugte ich stets einen Platz möglichst weit hinten im Zug, am liebsten auf dem Schlußwagen selbst. Doch es gab Einschränkungen. Ungern quartierte ich mich auf weißstaubigen Klappdeckelwagen, zugigen Rungenwagen sowie 0-Wagen ein, die von Kohlestaub schwarz waren. Auch Topfwagen umging ich wegen des strengen Säuregeruchs tunlichst. Gut eigneten sich hingegen die Häuschen von G- oder Z-Wagen. Am liebsten aber waren mir vierachsige Kessel- oder Kühlwagen.

Gewiß, die Unterschiede waren gering. Und wer schon einmal in solch einem Bremserhäuschen mitgefahren ist, wird bestätigen, daß von irgendwelchem Komfort nicht die Rede sein konnte. Doch in vier Jahren Schaffnertätigkeit traf ich eigentlich immer eine zufriedenstellende Auswahl. Mit zwei Ausnahmen. Davon will ich berichten.

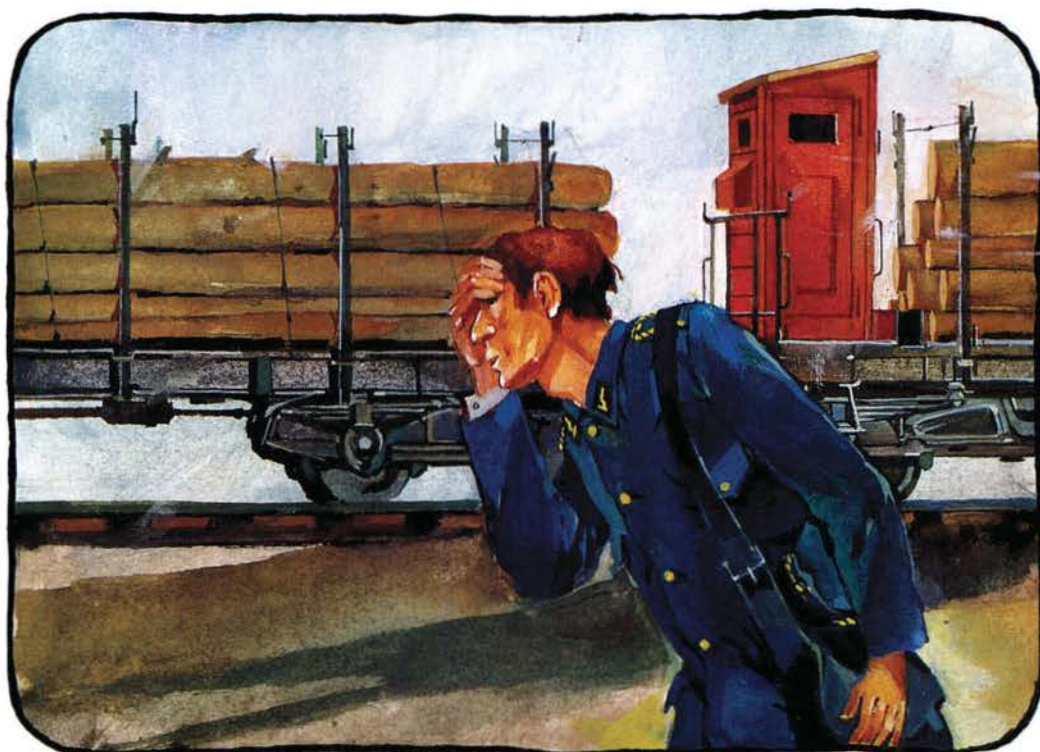




Illustration: Karl Fischer

Ein heller Sommermorgen in Saalfeld, fünf Uhr. Als Rückleistung haben wir einen Durchgangsgüterzug nach Weida. Mühelos finde ich einen Platz unter den letzten 30 Achsen, auf einem SS-Wagen, der mit langen, dicken Holzstämmen beladen ist. Als wir in stetiger Bergfahrt über Unterwellenborn nach Könitz unterwegs sind, vorn eine kräftige 44er als Zugpferd, weht mir der leichte Holzduft, der von den Stämmen ausgeht, angenehm in die Nase. Es riecht nach Wald.

In Könitz haben wir wegen zweier Kreuzungen eine Stunde Aufenthalt. Ich vertrete mir die Beine, hocke ich mich wieder auf meinen Sitz, frühstücke ein wenig, die Stämme vor mir betrachtend. Obwohl der Zug noch steht, verzeichne ich wieder den angenehmen Waldgeruch. Die Sonne scheint schon betont warm, ich träume von Pilzen, Heidelbeeren, Eichhörnchen und Urlaub...

Pfiff von vorn, der Anfahrruck wandert durch den Zug, es geht weiter. Kaum,

daß der Fahrtwind zu wehen beginnt, flutet auf mich ein Waldaromakonzentrat nieder, dem ich zehn Minuten verwundert standhalte, denn so etwas kenne ich weder, noch hätte ich es für möglich gehalten. Dann möchte ich absteigen, die Harzdüfte werden unerträglich, beginnen die Nasenschleimhaut zu reizen. Wie absteigen? Wir poltern ja erst über die Weichen von Pößneck, haben noch eine Dreiviertelstunde Fahrt ohne Halt vor uns! Oppurg schleicht vorbei, viel langsamer als sonst, Neustadt zieht sich endlos in die Länge, Traun taucht in der Ferne auf, will nicht näherkommen...

Die Sonne brennt immer kräftiger, aktiviert in den Stämmen ungeahnte Düfte. Ich hocke mich in meinem Kästchen nach links, nach rechts, nach vorn und nach hinten: nichts hilft. Wie ich den Rest der Fahrt überstanden habe, kann ich später kaum noch sagen. In Triptis angekommen, taumele ich betäubt vom Wagen. Meine Flucht geht nach vorn, Richtung Zugspitze, und es ist mir einerlei, ob ich mich noch innerhalb der letzten 30 Achsen befinde. Hauptsache, der Stinker kann mir nichts mehr anhaben.

Der zweite Fall lag völlig anders. Wir hatten einen Truppentransport von Gera nach Zeitz zu schaffen und sollten „ohne Dienst" heimkehren, das heißt, es war uns überlassen, einen Reisezug per Fahrgastkarte oder einen Güterzug oder eine leerfahrende Lokomotive zu benutzen. Da ich am nächsten Tag Ruhe und etwas zu besorgen hatte, war ich interessiert, so früh wie möglich ins Bett zu kommen.

BAHN Geschichten

Kurz nach Mitternacht laufen wir in Zeitz ein. Es gibt drei Möglichkeiten, um fortzukommen: Ein Durchgangsgüterzug, der sofort in unsere Gegenrichtung abfährt, ein Nahgüterzug in anderthalb Stunden – aber mit Packwagen – oder der Früh-Personenzug.

Selbstredend halte ich nach dem Dg Ausschau. Aha, da steht er, Gleis 19. Wir halten kaum, als auch schon das Gleissperrsignal freigegeben und wenige Augenblicke danach das Ausfahrsignal gezogen wird. Wie rasch die Stellwerke arbeiten können, wenn sie es nicht tun sollen! Nun aber sputen. Ich werfe die Schaffnertasche über die Schulter, eile zum Zugschluß, nehme die Oberwagenlaternen ab und haste mit dem schweren Gepäck über die Gleise. Die 44er zieht mächtig an, und mit meiner ungefügen Tasche sowie den beiden Laternen kann ich nicht lange warten, bis ein mir zusagendes Bremserhäuschen auftaucht. Ich packe also die Griffstangen des nächstgeeigneten Wagens und schwinge mich hinauf. Es ist ein vierachsiger Kesselwagen – mit Bremserbühne. Kein Häuschen. Egal, ich will mit, also erst einmal ohne Zeitverlust weg von hier.

Eine Viertelstunde später denke ich anders. Die Bühne liegt dummerweise in Fahrtrichtung, ist also durch keinen dickbauchigen Kessel geschützt, und zu allem Überfluß laufen davor drei Rungenwagen. Es ist empfindlich kalt geworden. Ein Wagenwechsel steht nicht in Aussicht, der Zug hält nicht bis Gera. Als wir durch Haynsburg fahren, sehe ich im Lichtschein auf den angrenzenden Wiesen einen weißen Schimmer: Reif! Ich kauere mich auf meine Tasche, raffe die Kleidung, igele mich zusammen; es nützt wenig. Am Himmel funkeln grell und mitleidlos die Sterne. Dröhnend passiert der Zug die Elsterbrücke in Krossen, taucht wieder in die eisige Schwärze der Nacht. Nach einer Ewigkeit registriere ich apathisch Gera–Langenberg, dann das Einfahrsignal von Gera Hbf. Ich bin schon mehr als drei Stunden unterwegs. Mir ist jedenfalls so. Als der Zug mit quitschenden Bremsen zum Stehen kommt, sind seit der Abfahrt in Zeitz vierzig Minuten vergangen. Wie ein steifes Stück Gefrierfleisch gleite ich mit meinen Utensilien vom Vierachser, stakse zur Fahrmeisterei hinüber und versuche, unter der heißen Dusche meinen Körper langsam wieder aufzutauen. Dennoch: Zufriedenheit, drei Stunden gewonnen zu haben, stellt sich nicht ein.

Horst Neuhäuser, Gera

Eisenbahnliteratur 1993

Dumjahn's Jahrbuch für Eisenbahnliteratur 1993 (der nicht statthafte Apostroph sei dem Herausgeber verziehen) enthält wiederum sämtliche deutschsprachige Literatur rund um den spurgebundenen Verkehr. Schon allein deshalb lohnt die Anschaffung dieses wertvollen Kompendiums.

Voll begeistert ist der Eisenbahnfan nach dem Lesen von elf mit viel Sorgfalt geschriebenen Storys zu ausgewählten Themen der Eisenbahn, die so vielschichtig und wechselvoll sind, daß darüber nur gestaunt werden kann. Wie und unter welchen Bedingungen Eisenbahnliteratur in der DDR verlegt wurde, ist für die Leser aus den alten Bundesländern ebenso aufschlußreich wie für Eisenbahnfreunde in den neuen Ländern. Geschichtsaufarbeitung im Metier!

Nicht weniger spannend sind Erlebnisberichte von Karl-Ernst Maedel, sind Eisenbahnbeschreibungen über das Ostpreußen von heute, sind Bemerkungen über Eisenbahngemälde aus dem vorigen Jahrhundert.

wdm

Horst-Werner Dumjahn (Herausgeber): Dumjahns Jahrbuch für Eisenbahnliteratur 1993. 212 Seiten, 54 Fotos, Zeichnungen und Karten, 10 DM. Horst-Werner Dumjahn Verlag, Immenhof 12, W-6500 Mainz.

Eisenbahnhandbuch Österreich

Für den Eisenbahnfreund, der den Schienenverkehr Österreichs kennenzulernen beabsichtigt, sollte sich unbedingt dieses erstklassige und außerordentlich informative Nachschlagewerk zulegen. Nahezu alle Haupt-, Neben- und Werkbahnen werden kurz vorgestellt. Aktuelle Hinweise geben beispielsweise Kenntnis über die Güterzugfahrpläne auf den Schmalspurbahnen. Außerdem wurden alle österreichischen Straßenbahnbetriebe berücksichtigt. Dem Kenning-Verlag ist mit diesem Buch ein guter Griff geglückt, das nur einen Nachteil aufweist: Es fehlt eine Übersichtskarte zum Streckennetz des Nachbarlandes, die – mit einer sinnvollen Streckennumerierung ergänzt – bei einer späteren Auflage berücksichtigt werden sollte.

wdm

Ludger Kenning: Eisenbahnhandbuch Österreich. 140 Seiten, DIN A4, 150 Fotos, zahlr. Tabellen, 43,60 DM. Verlag Kenning, Hermann-Löns-Weg 4, W-4460 Nordhorn.

Rosas Zeiten

Rendsburg – richtig, wo die Bahn auf einer riesigen Spiralbrücke den Nord-Ostsee-Kanal überquert – hatte einst auch einen Schmalspurbahnhof. Zwischen 1901 und 1957 fuhr die Rendsburger Kreisbahn auf ihrer 1000-mm-Spur südwärts über Hohenwestedt bis Schenefeld, wobei in Hohenwestedt nicht nur die Verbindung mit der Regelspur hergestellt war, sondern die Schmalspurbahn auch einen Kopfbahnhof hatte!

Die Bahn war 45 Kilometer lang und fuhr 55 Jahre. Das Buch über diese Bahn hat Großformat (23,5 x 27,5 cm) und ist fast 464 Seiten dick. Mit unendlicher Akrebie ist hier – man verzeihe den burschikosen Vergleich – fast jede Schwelle registriert und beim Vornamen benannt. Diese Genauigkeit wird bestätigt durch das Bedauern des Autors, daß bisher unbeantwortet blieb, wann bei der Bedarfshaltestelle Nübbel zum letzten Mal gehalten wurde. Alles übrige zu dieser Bahn ist in diesem Buch lückenlos belegt.

fb

Andreas Kerber: Rendsburger Kreisbahn – Schmalspurromantik von 1901 bis 1957. 464 Seiten, Großformat, etwa 20 Karten, 30 Zeichnungen, 180 Dokumente, 530 Abbildungen (davon 50 farbig). 78,80 DM. Geiger Verlag, W-7240 Horb.

Dampf-Eisenbahn

Es ist kaum zu glauben, aber dieser Bildband beweist es: Die von der Deutschen Reichsbahn betriebenen Schmalspurbahnen, eingeschlossen die des Harzes, bieten immer wieder faszinierende Fotomotive. Überwiegend unbekannte Bild-Kompositionen von den Bahnen zwischen Ostsee und Erzgebirge sind es wert, ausgiebig begutachtet zu werden. Die Aufnahmen regen an, die Schmalspurbahnen immer wieder aufzusuchen und neue Fotostandorte aufzuspüren. Ergänzt werden die Farbfotos durch zahlreiche historische Schwarzweiß-Bilder.
Der unterhaltsam geschriebene Text enthält zahlreiche Fakten. Allerdings wird der Schmalspur-Fan auf eine Reihe von Sachfehlern stoßen, die jedoch durch die hervorragende Bildauswahl nur wenig ins Gewicht fallen – und so hart es auch klingen mag, von den meisten Lesern erst gar nicht bemerkt werden.

wdm

Volker Krämer, Rolf L. Temming: Dampfeisenbahn zwischen Rügen und Erzgebirge. 114 Seiten, Format 24 x 30 cm, 67 Farb- und 54 Duplex-Abbildungen. 78,- DM. Ellert & Richter Verlag, Palmaille 106 a, W-2000 Hamburg 50.

Prenzlauer Kreisbahnen

Die heute noch zum Teil bestehenden ehemaligen Prenzlauer Kreisbahnen sind 90 Jahre alt. Eine Broschüre gibt einen kurzen Überblick über die wechselvolle Geschichte dieser Regelspurbahnen. Von 1898 (Vorläuferbahn) bis 1916 eröffnet, wurden große Teile der Bahnanlagen 1945 als Reparationsleistungen für die UdSSR abgebaut, aber bis 1949 wieder aufgebaut. Inzwischen entsteht in Gramzow – einst der „Hauptbahnhof" der von den Prenzlauer Kreisbahnen mitbetriebenen Kreisbahn Schönemark – Damme – ein „Brandenburgisches Museum für Privat- und Kleinbahnen". Hier sollen Fahrzeuge und Bahnanlagen an die früher in der Mark Brandenburg zahlreichen Eisenbahnbetriebe dieser Art erinnern. Auch darüber wird in diesem Heftchen kurz berichtet.

wdm

Hans-Joachim Schyia; Dieter Engel; Johannes Forster: 90 Jahre Prenzlauer Kreisbahnen. Broschur DIN A 5, 7 Fotos und Zeichnungen, 18 Seiten, 4,50 DM. Bezug: Prenzlauer Eisenbahnfreunde e. V., Grabonstraße 59, O-2130 Prenzlau.

Berliner U-Bahn

Aus der ersten, im Jahre 1902 eröffneten, knapp 11 km langen Strecke der damaligen „Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin" entwickelte sich ein im West- und Ostteil der Stadt weitverzweigtes Netz, das mit verschiedensten Fahrzeug-Generationen ausgestattet, mittlerweile 90 Jahre rasche Personenbeförderung und technischen Fortschritt dokumentiert. Die Vorgeschichte, der Bau der ersten Strecken, die Anlage von U-Bahn-Tunneln und die damit verbundene Problematik, die Entwicklung bis in die heutige Zeit sowie die Veränderungen nach dem Fall der Mauer werden von dem Autorenteam ausführlich besprochen. Umfassendes Fotomaterial der verschiedenen Entwicklungsstufen – etliche Fotos in Farbe – zahlreiche Zeichnungen diverser Bauarten und Streckennetzführungen sowie Abbildungen alter und neuer Fahrscheine runden dieses Standardwerk über die U-Bahnen Berlins ab. Es spricht für den Titel, daß er nun bereits in der dritten, überarbeiteten und aktualisierten Auflage erscheint.

Ulrich Lemke; Uwe Poppel: Berliner U-Bahn. 168 Seiten, 193 z.T. farbige Abbildungen, Paperback, 3. überarbeitete Auflage, 29,80 DM. ISBN 3-87094-346-7. Alba Publikation Düsseldorf.

Zu teuer?

Was mich schockiert, ist, daß hier Firmen wie Piko, Gützold und Hruska genannt werden. Bei Fleischmann, Roco oder Märklin lagen die Preise noch nie unter 250 bis 300 Mark.
Was den angeblich hochzufriedenen Service von Piko anbelangt, erlaube ich mir mitzuteilen, daß deren Erzeugnisse, einige Ausnahmen bestätigen die Regel, zu 50 % funktionsuntüchtig waren. Bei jedem zweiten Wagen fielen die Achsen nach kurzer Benutzung von selber raus. Als einziges positives Modell wäre die BR 95 zu nennen.
Gute bis sehr gute Modelle baute die Firma Schicht in Dresden, heute „Sachsenmodelle".
Gützold hat mit den Modellen BR 110, 118, 120, 64 und 86 Ansehnliches auf den Markt gebracht. Die Laufeigenschaften waren ausgezeichnet, robust, für Kinderhand geeignet. Eine BR durfte seinerzeit nicht mehr als 70 Mark kosten. Aber für Löhne von 550 bis 680 Mark arbeitet heute niemand mehr. Wenn man dann noch bedenkt, welche Anstrengungen seitens der Firma Hruska und Gützold zum Wiederaufbau ihrer vom Staat DDR demolierten Betriebe erforderlich sind, dann wird man eventuell Verständnis für die derzeitigen Preise aufbringen.

J. Gocht, O-8312 Heidenau

High Speed

Zum Leserbrief High Speed von D. Zetsche in Heft 4/93: Es war doch der Enterich!
Mitte der 30er Jahre gab es eine Reihe von Höchstgeschwindigkeitsversuchen in England, den USA, in Deutschland und anderswo. Der ABSOLUTE Weltgeschwindigkeitsrekord liegt bei der LNER A 4 Nr. 4468 MALLARD („Stockente").
Am 3. Juli 1938 hatte die MALLARD eine Testfahrt im Auftrag der Westinghouse Brake Co. auf der Strecke Peterborough-Grantham. Die Stoke-Rampe stürmte MALLARD mit 136,79 km/h hinauf, hinter der Kuppe steigerte sich die Geschwindigkeit auf 201,17 km/h. Über die nächste halbe Meile hielt sie 202,77 km/h ein.
Der von D. Zetsche zitierte „Kesselbruch" war eine Überhitzung des rechten Treibstangenlagers. Dies führte vielfach zu dem typischen „Knoblauchgeruch", so daß sich Lokführer Dennington veranlaßt sah, die Geschwindigkeit zurückzunehmen. Nach seiner Aussage hatte die Lok zu dem Zeitpunkt noch Reserven, bis 210 km/h seien möglich gewesen.
Die Lokomotive, der Meßwagen, die Meßrolle und alle sonstigen Daten vom 3. Juli 1938 sind im National Railway Museum in York öffentlich ausgestellt und können von jedem noch so Mißtrauischen begutachtet werden.

P. Milner, W-3509 Spangenberg

Keine Zukunft?

Natürlich hat der Einsender recht, wenn er die um dreistellige Prozentzahlen gestiegenen Preise für Modellbahnartikel beklagt. Und eben so sicher ist, daß sich mancher potentielle Käufer in unseren neuen Bundesländern aufgrund seiner wirtschaftlichen Situation manchen Wunsch und Kauf verkneifen muß. Aber seien wir ehrlich: Bereits vor der Wende waren die Preise für Dampflokspitzenmodelle (Piko, Gützold) auf 200 Mark (der DDR) und mehr hochgefahren worden und hatten das Niveau der 60er und 70er Jahre ebenfalls um mehrere hundert Prozent überboten. Sicher, damals konnten sich das die meisten Interessierten leisten – wenn sie das Glück hatten und an das Gewünschte herankamen. Jetzt ist es umgekehrt, aber ich bin – auch als Mittfünfziger – optimistisch, daß es in einigen Jahren hinsichtlich der Erschwingbarkeit wieder anders aussieht .Eines bleibt dabei im Raume stehen: Müssen die Modelle tatsächlich so überspitzt vorbildgetreu (und damit teuer) sein, wie sie von der Industrie in den letzten Jahren gestaltet und angeboten werden? Ich gehöre nicht zu den Nietenzählern und meine: Nein!
Zur Abwanderung der Kinder und Jugendlichen zu Computer- und Videospielen teile ich die Meinung des Einsenders nicht. Sicher ist auch in den neuen Bundesländern ein Run entstanden, der aber im jetzigen Umfang keinen Bestand haben wird. Modellbahnerei war und ist immer kreativ, das wird auch in Zukunft so sein. Videospiele sind nur das Betreiben programmieter Dinge, und wer nicht selber programmiert und technisch interessiert ist, wird auf Dauer keine Befriedigung darin finden. Daß Herr Schweda in Barth und Umgebung keinen Modellbahnladen mehr findet, ist sicher ein trauriges Zeichen, charakterisiert aber nicht den Trend im Neubundesgebiet. Allein hier in Leipzig haben sich seit 1990 mehrere Fachgeschäfte erheblich erweitert oder neu etabliert. Gewiß ist die Bevölkerungsdichte und damit die Anzahl potentieller Käufer in Sachsen größer als im Norden, aber ich bin sicher, eines nicht allzufernen Tages wird es sich auch für einen Fachhändler in Barth wieder rentieren, ein Modellbahnfachgeschäft zu betreiben. Bis dahin empfehle ich dem Einsender, sich des Versandhandels zu bedienen. Eine Bestellung dort kann sicher persönliche Beratung nicht ersetzen, ist aber als Zwischenlösung akzeptabel.
Also: Jammern gilt nicht! Die Liebe zur Modelleisenbahn hat die Kriegs- und Nachkriegszeit sowie 40 Jahre DDR überlebt, sie wird auch der Nachwiedervereinigungszeit standhalten. Davon bin ich zutiefst überzeugt.

P. Trotte, O-7030 Leipzig

Lokschmiede Hennigsdorf

Da oft nur einseitig über DB-Lokomotiven geschrieben wird, möchte ich zum Beitrag „Lokschmiede Hennigsdorf" einige Zeilen aus der Sicht des Lokomotivführers hinzufügen.
Die ersten Baureihen aus Hennigsdorf, die heutigen 109 und 142, erfreuen sich noch immer allgemeiner Beliebtheit, vor allem wegen ihrer Zuverlässigkeit und geringen Störanfälligkeit. Die Baureihe 155, ab 1974 gebaut, gehört zu den zugkräftigsten Maschinen der DR. Schwerste Bunkerzüge werden Tag für Tag mit ihr gefahren, ohne Anstände, wenn auch der Führerstand etwas unglücklich geraten ist.Mit der 143 kam 1982 das Beste, was Hennigsdorf bis heute geschaffen hat. Oft liest man in Eisenbahnzeitschriften der alten Bundesländer Artikel über die 143, die recht naiv sind. Störungen werden solange mit vom Fahrpersonal verursacht, bis die Eingewöhnzeit vorüber ist und man das Fahrzeug jederzeit sicher beherrscht. Das ist das Natürlichste der Welt. Zugegeben, die Sitzgelegenheit der 143 ist nicht die Beste. Aber ansonsten stimmt auf dem Führerstand so gut wie alles. Die Bedienelemente sind übersichtlich und logisch angeordnet, Die Anzeigeinstrumente bei jeder Außen- und Innenbeleuchtung fehlerfrei zu erkennen, die Sicherheitsfahrschaltung ist so gut bedienbar wie die Klimaanlage wirkungsvoll ist. Das Beste aber ist die farbliche Gestaltung des Führerstandes in dunkelbraun. Hier hatten Techniker, Mediziner und beratende Lokomotivführer das Optimum gefunden. Das ist mit ein Grund, warum die Maschinen von den Personalen so gern angenommen werden. Leider hat Hennigsdorf unter der AEG die Farbgestaltung der Führerstände z. B. für die 112.10 und die Doppelstocksteuerwagen aufgegeben. Hoffen wir, daß durch Proteste aus der Praxis längst sicher geglaubte Erkenntnisse wiedergewonnen werden.

H. Niemann, O-7812 Lauchhammer

Doppelentwicklungen

Die einstmals gutgemeinten Bestrebungen, durch Normung größtmögliche Kompatibilität zwischen den Erzeugnissen zu erreichen verkehrt sich seit einigen Jahren in das Gegenteil, zum Nachteil der Kunden und auch zum (gewollten?) Nachteil der Hersteller. Einer der Komplexe, auf den diese Erkenntnis zutrifft, ist die Doppelentwicklung von Fahrzeugen gleicher Gattung durch verschiedene Hersteller. Macht es denn einen Sinn, wenn drei Firmen gleichzeitig die Elektrolokomotive BR 143 (ex DR 243) in gleicher Nenngröße auf den Markt bringen? Es gibt bekanntlich nur einen Markt, muß man den bewußt durch drei teilen? Was hält die Industrie von solchen Vorschlägen ab, wie sie bereits häufig gemacht wurden, wonach Neuentwicklungen bei Wahrung aller Diskretion einem Gremium oder einer Einzelperson vorgetragen werden, und diese mitteilen, ob dieses Vorhaben bereits von einem anderen Hersteller bearbeitet wird oder nicht. Notwendig wären dazu natürlich Überlegungen, wie verhindert wird, daß nur „pro forma" angemeldet (und damit blockiert), aber später nicht realisiert wird.Durch ein solches Verfahren könnte eine Menge Kapazität für weitere Neuentwicklungen frei gemacht werden.

M. Jähkel, O-1142 Berlin



Eine Sonderzuglokomotive auf dem im Wald befindlichen Reichensteiner Viadukt. Nicht nur hier ist die Westeifel ein landschaftlich reizvolles Gebiet.

Die Vennbahn

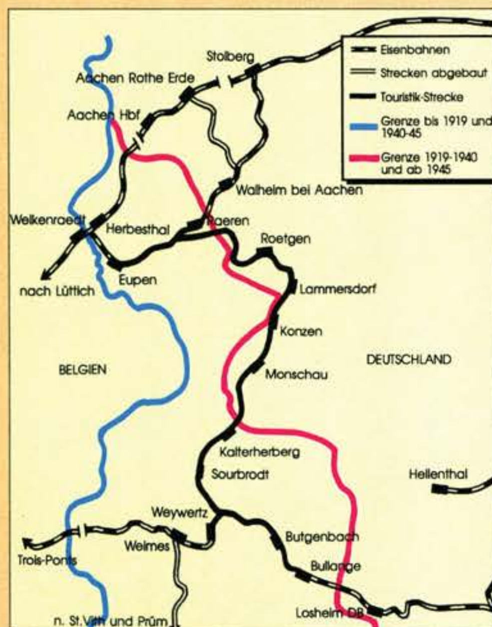
Für die einen liegt sie im äußersten Osten, für die anderen im äußersten Westen ihres Landes. Territorial befindet sich ihre Stammstrecke in Belgien, auf einem Teil führt sie durch Deutschland, und ihre historischen und kulturellen Ursprünge sind deutsch. Sie führt durch eine der phantastischen Landschaften Zentraleuropas:

Nach dem deutsch-französischen Krieg 1870/71 bestand Interesse an einer Eisenbahnverbindung zwischen dem Aachener Revier und den luxemburgisch-lothringischen Industriegebieten, der sogenannten Minette. 1864 eröffnete die Rheinische Eisenbahngesellschaft (R.E.G.) die vom „Eisernen Rhein" ausgehende Stichstrecke Herbesthal–Eupen.

Das war der Anfang für das spätere Vennbahn-System. 1880 wurde die R.E.G. verstaatlicht und bildete fortan den Kern der „Königlichen Eisenbahn-Direktion Cöln linksrheinisch" (KED Cöln lrh). 1882 erließ Preußenkönig Wilhelm I. das Gesetz zum Bau der Verlängerung der Ahrtalbahn nach Adenau sowie der Vennbahnstrecken Aachen-Rothe Erde–Walheim bzw. Stolberg–Walheim über Raeren, Monschau, Weywertz, Weimes, St. Vith nach Prüm. 15,4 Millionen Mark wurden hierfür bereitgestellt. Das Großherzogtum Luxemburg vereinbarte mit Preußen den Bau einer Verbindungsstrecke von Ufflingen (Trois-Vierges) nach St. Vith. Von 1883 bis 1889 wurde die Vennbahn in mehreren Abschnitten erbaut. Mit allen Abzweigungen erlangte das Vennbahn-Streckensystem eine Länge von 250 km.

Die preußischen Lokomotiven (G 3, G 4, G 7) waren den Zugmassen und Streckenverhältnissen nicht gewachsen. Verspätun- ➪

gen, Rückstaus, aber auch schwere Unfälle waren die Folge. Daher wurden die Bahnen von 1898 bis 1909 zweigleisig ausgebaut und Krümmungen verringert. Nach 1892 ließ die Militärverwaltung den Truppenübungsplatz Elsenhorn einrichten. Die dort befindliche Ortschaft Sourbrodt entwickelte sich schlagartig zum Garnisionsstädtchen.
Die Aufmärsche des ersten Weltkrieges fanden zum größten Teil in diesem Raum statt. Die intensive militärische Nutzung der westlichen Eifel war auch der entscheidende Grund dafür, daß die Kreise Eupen, Malmedy/St. Vith und der westliche Teil des Kreises Monschau nach dem ersten Weltkrieg vom Königreich Belgien annektiert wurden. Nur so erhoffte es sich Schutz vor einem erneuten Einmarsch.



Ohne Zollerklärung

Gemäß dem Versailler Vertrag von 1919 ordnete eine alliierte Kommission im Jahre 1922 an, daß auch die in Deutschland verbliebene Trasse der Vennbahn sowie die dazugehörigen Bahnhofsgrundstücke zwischen Raeren und Kalterherberg belgisches Territorium wurden. Die Betriebsführung der einstigen KPEV-Strecke oblag fortan der Chemin de Fer Grand Central Belge, ab 1926 der SNCB.
Die belgischen Schaffner mußten auf dem durch Deutschland führenden Streckenabschnitt deutsch sprechen, das Fahrgeld wurde in Mark erhoben. Der Güterverkehr von und nach den Bahnhöfen Oetgen, Konzen, Lammersdorf und Monschau wurde durchgehend auf internationalem Frachtbrief, jedoch ohne Zollerklärung, abgefertigt. Die Frachtberechnung erfolgte vom deutschen Staatsbahnbereich von und ab Walheim (bei Aachen), im SNCB-Bereich nach belgischem Binnentarif. Durch die Weltwirtschaftskrise kamen 1929 die Kohle- und Erztransporte im belgisch-luxemburgischen Binnenverkehr über die Vennbahn gänzlich zum Erliegen. Schon Anfang der 30er Jahre wurde daher das zweite Gleis wieder abgebaut.
Aufgrund der hohen Zollbelastung für Montangüter nach deutschen Bestimmungsbahnhöfen beim Transit über die Vennbahn wurde die Verhüttung von luxemburgischen und lothringischen Erzen in Aachen-Rothe Erde, Eschweiler-Aue, Stolberg und Düren eingestellt. Jetzt fielen auch diese Transporte weg. Im Mai 1940 wurde Belgien durch die Deutsche Wehrmacht besetzt. Die 1919 abgetrennten Gebiete gelangten wieder zum Regierungsbezirk Aachen. Die Vennbahn unterstand nun der RBD Köln. Die anderen Eisenbahnen wurden Wehrmachts-Verkehrs-Direktionen (WVD) unterstellt. Im zweiten Weltkrieg hatten die Westeifeler Eisenbahnstrecken längst nicht mehr die Bedeutung wie anno 1914. Im Jahre 1944 wurde auch das Hohe Venn unmittelbarer Schauplatz der Kriegsereignisse. Schließlich wurde die Deutsche Wehrmacht aus Frankreich herausgedrängt. Zur Durchführung von Gegenoffensiven im Dezember 1944 besann man sich wieder der Eisenbahn. 200 Lokomotiven und tausende Güterwagen wurden im Bereich Koblenz–Köln–Aachen zusammengezogen und sollten den Nachschub sichern. Doch schon während der Vorbereitungen dieser Aktion wurden die Anlagen u.a. der Vennbahn stark zerstört. Zugverkehr war unmöglich geworden.



Die gut besetzten Züger erfordern ob ihrer Länge vielfach eine Vorspannlokomoti

Wieder alter Status

Nach dem zweiten Weltkrieg erhielt die Vennbahn wieder den Status von 1922. Die wirtschaftliche Bedeutung der Strecke sank nun aber fast auf null. Strenge Grenzkontrollen fanden seitens der britischen Grenzpolizei während der legendären Zeit des Kaffeeschmuggels im Vennbahnbereich bis 1953 statt. Eine gewisse Bedeutung erlangten die in Deutschland befindlichen SNCB-Bahnhöfe. Zu wichtigen Bahnkunden zählten die Maschinenfabrik Junker in Simmerath-Lammersdorf, die bis 1990 noch Wagenladungen auf die Reise schickte. Das belgische Binnenaufkommen bestand lediglich im Militärverkehr zum Camp Elsenborn. Der planmäßige Reiseverkehr entfiel ab Mitte der 50er Jahre. Hinzu kamen Holzverfrachtungen aus dem Venngebiet.


Auf der Ruhrbrücke in Kalterherberg; im Hintergrund der Grenzübergang.

Jetzt Freizeitbahn

Ab 1980 begann die BD Köln mit Unterstützung der Belgischen Eisenbahnen, gelegentlich Wanderzüge ins Hohe Venn zu schicken. Gezogen von Lokomotiven der Baureihe 215 bestanden diese Sonderzüge aus Reisezugwagen unterschiedlicher Gattung. Belgische Eisenbahnfreunde befuhren die Vennbahn mit historischen belgischen Zügen.
Anfang 1989 teilte die SNCB mit, daß die Stammstrecke der Vennbahn zwischen Eupen und Sourbrodt stillgelegt werde. Engagierte Eisenbahnfreunde fanden sich und gründeten den „Verein ohne Erwerbszweck Vennbahn" mit dem Ziel, die Eisenbahn im Hohen Venn zu erhalten und für Sonderzugfahrten zu nutzen. Dem Vorhaben war Erfolg beschieden! Neben diesen Fahrten sollen die zum größten Teil aus der KPEV-Zeit stammenden Bahnanlagen erhalten bleiben. Erhebliche finanzielle Mittel hierfür werden nicht nur von der deutschsprachigen Gemeinschaft Belgiens, sondern auch aus dem Regionalen Entwicklungsfond der EG bereitgestellt. Neben 62 km Strecke besitzt der Verein als Betriebsmittelpunkt die komplette Anlage des Bahnhofs Raeren.
Von der SNCB konnten zwei historische Diesellokomotiven und zahlreiche Reisezugwagen der Bauarten MI und KI gekauft werden. Die Touristik-Eisenbahn startete zu Pfingsten 1990 und hat seitdem einen großen Zulauf.



beiden Cockerill-Lokomotiven sind sehr zuverlässig.

Noch im gleichen Jahr benutzten fast 13 000 Vennbesucher die Eisenbahn; 1991 waren es beinahe 19 000!

Als bedeutendste Fahrzeugzugänge gelangten 1992 ein ehemaliger Städte-Expreß-MITROPA-Speisewagen und ein im internationalen Verkehr eingesetzter 24,5 m langer Langstrecken-Speisewagen der MITROPA zur Vennbahn. Bei den Triebfahrzeugen ist die DR-Reko-Lokomotive 50 3666 hinzugekommen. Sie wurde 1943 für den Einsatz im besetzten Belgien gebaut und erhielt für den Vennbahn-Einsatz im Raw Meiningen eine Ölhauptfeuerung. Noch in diesem Jahr soll die Maschine vor den Touristikzügen eingesetzt werden.



Heimlicher Star und beliebt in den Zügen: die Vennbahn-MITROPA!

Fotos: K.-H. Nauroth, Weilerswist-Vernich

Der Betrieb wird von vollständig ehrenamtlich tätigen Eisenbahnfreunden aus drei Staaten organisiert. Vereinssprache ist Deutsch. Im Verkehr mit Dienststellen der SNCB muß trotz der Gleichberechtigung der deutschen und niederländischen Sprachen Französich benutzt werden.

So versuchen die deutschen Vereinsmitglieder, sich bei jeder Gelgenheit französische Sprachkenntnisse anzueignen. Die Fahrgäste kommen aus aller Herren Länder. Neben dem Hobby Eisenbahn praktizieren die Mitglieder der Vennbahn ein echtes Stück gemeinsames Europa. Viele Freundschaften wurden inzwischen geschlossen, und die oft gute Stimmung überträgt sich ständig auf die Fahrgäste der Vennbahn.

Karl-Heinz Nauroth

MEB Tip

VENNBAHN (VoE), Bahnhof Raeren, Bahnhofstraße 70, B-4730 Raeren, Telefon 003287/85 24 87

Fahrtage: Vom 1. Mai bis November sonntags und an jedem belgischen und deutschen Feiertag.

Verkehrsverbindungen: SNCB-Bahnhof Eupen; von Deutschland über Aachen Hbf Richtung Lüttich, gute Umsteigemöglichkeiten in Verviers-Central.

Der Zustieg ist auf jedem Unterwegsbahnhof möglich. Die Gesamtstrecke Eupen–Bullange kann hin und zurück für 12 DM bzw. 240 BFr. zurückgelegt werden.

Weitere touristische Informationen: Verkehrsamt der Ostkantone, Mühlenbachstraße 2, B-4780 St. Vith oder Verkehrsamt Monschau, W-5108 Monschau.

DAS BESONDERE ANGEBOT FÜR SIE



Link
Steam, Steel & Stars – Amerikas letzte Dampfzüge
Künstlerisch einmalige Meisterwerke schuf O. Winston Link mit seinen Fotos von den Giganten der Schiene und den letzten Jahren der Dampftraktion in Nordamerika 1955 bis 1960. Eine überwiegend aus meisterhaften Nachtaufnahmen gestaltete, begeisternde Foto-Dokumentation.
144 Seiten, 90 oft ganzseit. Fotos, geb.
nur 29,80 Best.-Nr. **95407**

Wock
Mit der S-Bahn unterwegs an Rhein-Ruhr-Wepper
Streifzüge durch Städte und Landschaften zwischen Köln und Duisburg, Dortmund und Mönchengladbach.
108 Seiten, 85 Fotos, z. T. in Farbe, 1 Systemkarte, Farbeinband
38,– Best.-Nr. **79875**

Bahnerlebnis DDR
Den vielfältigen Bahnbetrieb in allen Bezirken der ehemaligen DDR seit 1945 bis etwa 1988, oft auch unter Einsatz von Dampfloks, dokumentiert dieses Buch mit seltenen Fotos und informativen Texten.
160 Seiten, 144 Abbildungen, 45 farbig, mit zahlreichen Streckenplänen, geb.
nur 19,80 Best.-Nr. **89042**

Die Lokomotive in Kunst, Witz und Karikatur
Anläßlich der Auslieferung ihrer 10 000. Lokomotive veröffentlichte die Hanomag-AG diese Festschrift mit einer Sammlung köstlicher Karikaturen. Witze und Satiren rund um die Eisenbahn und ihre Geschichte. Als Neudruck (1988) der Originalausgabe liegt sie jetzt als eisenbahnhistorische Rarität wieder vor.
142 Seiten, über 200 teils farb. Illustrat., geb.
24,80 Best.-Nr. **95297**

Temming
Dampf-Lokomotiven
In Bildern und Berichten rollt hier die fesselnde Geschichte der Dampfeisenbahn ab – eine Epoche der Erinnerung und eine unwiederkehrbare Zeit.
64 Seiten, 103 Abb., 34 farbig, gebunden
nur 7,95 Bestell-Nr. **95088**

Das Handbuch der Lokomotiven
Ein brillantes Werk mit fast ausschließlich farbigen Fotos und Zeichnungen, das die historische Entwicklung der Lokomotiven von den ersten Anfängen seit 1820 bis in unsere Tage großartig dokumentiert und kommentiert – für jeden Freund der Eisenbahn ein Höhepunkt seiner Bibliothek!
404 Seiten mit Abb. von über 300 Modellen in rund 700 Fotos und Zeichnungen, über 500 farbig, geb.
nur 49,80 Best.-Nr. **95132**



Jarchow/Urban
Die schönsten Lokomotiven der Welt 1803 bis 1961
Vom ersten dampfgetriebenen Fahrzeug auf Schienen bis zu den Lokomotiven unserer Zeit zeigt und beschreibt dieses Buch die schönsten Lokomotiven unterschiedlichster Bauarten – durchgehend mit ganz- und doppelseitigen, detailgenauen und graphisch meisterhaften Farbzeichnungen.
512 Seiten, 233 Farb-Abb., gebunden
49,80 Best.-Nr. **95254**

Rossberg
Radlos in die Zukunft?
Die Entwicklung von neuen Bahnsystemen wie „Aerotrain" (Frankreich), „Transrapid" (Deutschland), „MSST" (Japan) und weiteren vieler anderer Staaten werden hier dokumentiert und analysiert, mit genauen Daten zu den verschiedenen Projekten.
144 Seiten, 124 Abbildungen, gebunden
19,80 Bestell-Nr. **95227**

Pottgießer
Hauptsignale gestern und heute
Vom optischen Telegraphen zum modernen Lichtsignal. Mit dem „Fahren auf Sicht" begann 1835 eine Entwicklung, die schließlich zu den heute üblichen Lichttagessignalen der Deutschen Bundesbahn führte. Eine interessante Entstehungsgeschichte und zugleich eine Darstellung technischer Entwicklungslinien.
166 Seiten, 10 Textabbildungen, 54 teilweise illustrierte Anlagen, kart.
nur 9,95 Best.-Nr. **79 814**

Ritzau/Hermann
Als Eisenbahnpionier im Zweiten Weltkrieg
An allen Fronten Europas waren die Autoren während des 2. Weltkriegs als Eisenbahnpioniere eingesetzt. Ihre Erinnerungen an diese Zeit, teilweise auch sehr persönlicher Art, schildern sie in dieser fesselnden Dokumentation.
248 Seiten, 156 Abb., geb.
48,– Best.-Nr. **95352**

Transport und Verkehr – die große illustrierte Geschichte des Verkehrs
Mit einer Fülle farbiger Illustrationen und spannender informativer Texte verfolgt der Großbildband die Entwicklung des Verkehrs – auf der Straße, auf der Schiene, zu Wasser und in der Luft – jeweils von den primitivsten Anfängen bis in unsere Zeit.
320 Seiten, über 700 Farbillustrationen, Großformat, Farb-Einband
nur 15,80 Best.-Nr. **85057**

Schwaiger
Elektrische Bahnen
Eine Rückschau auf Entwicklung und Technik bietet dieser Original-Nachdruck einer Ausgabe aus dem Jahre 1927.
116 Seiten, 45 Abb., geb.
nur 7,95 Best.-Nr. **79809**



Löttgers
Die Kleinbahnzeit in Farbe – Deutsche Privatbahnen in den 60er Jahren
In die sechziger Jahre, als die Welt der Kleinbahn noch weitgehend intakt war, führt dieses Buch. Farbfotos stellen den vielfältigen Fuhrpark vor, der den Verkehr auf den 170 Privatbahnstrecken, deren Länge zwischen fünf und 300 Kilometern lag, besorgte.
160 Seiten, 178 Farbfotos, geb.
nur 48,– Best.-Nr. **79533**

Temming
Eisenbahn für morgen schon heute
Mit 300 Stundenkilometern durch Europa: Die Geschichte europäischer Superschnellzüge von ersten Versuchen bis zum TGV und ICE.
64 Seiten, 81 Abb., 28 farbig, geb.
nur 7,95 Best.-Nr. **95089**

Temming
Die Größten, die Schnellsten, die Stärksten
Eisenbahngeschichte in Superlativen. Vom Beginn der Eisenbahngeschichte bis heute: außergewöhnliche Projekte aus aller Welt, Bergbahnen, Rekordlokomotiven, Luxuszüge, Dampfriesen – ein hochinteressantes Kaleidoskop technischer Höchstleistungen.
64 Seiten, 86 Abb., 30 farbig, geb.
7,95 Best.-Nr. **95261**

Frew
Lokomotiven
Die Geschichte der Eisenbahn-Entwicklung in allen Ländern verfolgt dieser großformatige Bildband mit einer Fülle historischer Bilder und packender Berichte – von ihrem mühsamen Beginn bis zu den technologisch fortschrittlichsten Versionen unserer Tage.
144 Seiten, 200 Abb., 100 farbig, Farb.-Einb.
nur 29,80 Best.-Nr. **95212**

Feuereißen
Dampf über Afrika
Afrika und speziell Südafrika gilt als Eldorado des Dampflokbetriebs. Uralte Technik befindet sich noch heute im täglichen Einsatz, die Vielfalt der Maschinen ist Legende. Dieser Bildband zeigt sie im Streckenbetrieb in brillanten Farbfotos.
160 Seiten, 138 oft ganzseitige Farb-Abbildungen, gebunden
19,80 Bestell-Nr. **89044**

Temming
Große Züge
Höhepunkte der Eisenbahngeschichte
Von Pullmann und Nagelmackers über den Orient-Express und die Transsibirische Eisenbahn, Glacier, Rheingold, die südamerikanischen und Bahnen in Afrika bis zum TGV und ICE dokumentiert dieses Buch Höhepunkte der Eisenbahngeschichte in Wort und Bild.
64 Seiten, 77 Abb., 35farbig, geb.
7,95 Best-Nr. **95260**



Ritzau
Schatten der Eisenbahngeschichte
Seit Beginn des Eisenbahnbetriebs in Deutschland, England und Amerika bis zum Jahr 1945 beschreibt das Buch die großen Katastrophen der Eisenbahngeschichte.
304 Seiten, 160 Abbildungen, gebunden
50,– Best.-Nr. **95349**

Ritzau
Katastrophen der deutschen Bahnen 1945–1992
Abläufe, Auswirkungen, Untersuchungen und Gerichtsverhandlungen schwerer Katastrophen dokumentiert dieses Buch in allen Einzelheiten.
304 Seiten, 146 Abb., geb.,
49,– Best.-Nr. **95350**

Die Eisenbahnszene
Bilder und Berichte zur deutschen Eisenbahngeschichte gestern und heute – eine neue Reihe aus dem Verlag Ritzau KG.
Lieferbar sind:
Die Eisenbahnszene 1
Ausgabe 1989, 120 Seiten, 56 Abb. und Karten, kart.
25,– Bestell-Nr. **95023**
Die Eisenbahnszene 2
Ausgabe 1991 – u. a. mit einem Beitrag „Fotoreise 1990 entlang der ehemaligen innerdeutschen Eisenbahn-Grenzen".
120 Seiten, 70 Abb. und Karten, geb.
28,– Bestell-Nr. **95024**



Koll's Preiskatalog 1993 Märklin 00/H0
Standardausgabe Band 1
Liebhaberpreise für Triebfahrzeuge Märklin 00/H0.
ca. 500 Seiten, über 800 teils farbige Fotos, kartoniert,
(ersch. 10/92) **39,80** Best.-Nr. **95276**

Koll's Preiskatalog 1993 Märklin 00/H0
Standardausgabe Band 2
Liebhaberpreise für Triebfahrzeuge Märklin 00/H0.
ca. 500 Seiten, über 800 teils farbige Fotos, kartoniert,
(ersch. 10/92) **39,80** Best.-Nr. **95277**



Stoffels
Lokomotivbau und Dampftechnik
Hochdruckdampflokomotiven, Dampfmotorlokomotiven und Dampfturbinenlokomotiven – speziell zur Technik dieser unterschiedlichen Konstruktionen seit 1804 bis 1957 bietet das Werk umfassende Informationen in Wort und Bild, mit zahlreichen Rissen, ausführlichen Tabellen mit allen Dateen, Fotos und Diagrammen.
308 Seiten, über 350 Abbildungen, geb.
39,80 Best.-Nr. **95129**

Stein
Bernhard Steins schönste Modellbahnanlagen und Dioramen
Man muß schon viermal hinschauen, um festzustellen, daß es sich bei den Fotos in diesem Buch nicht um Luftaufnahmen originaler Szenen sondern um Modellbahnanlagen handelt. Der derzeit beste Modellbahnanlagenbauer der Welt zeigt seine besten Arbeiten und beschreibt, wie sie entstanden sind.
160 Seiten, 170 Farbfotos, 28 Zeichnungen und Gleispläne, gebunden
78,– Best.-Nr. **95280**

BESTELL-COUPON

Bitte senden Sie Ihre Bestellung an:
Motorbuch-Versand · Postfach 10 37 43 · 7000 Stuttgart 1
Telefon (07 11) 2 10 80-22; ab 16.00 Uhr (07 11) 2 10 80-0

Versandkosten-Anteil: Inland DM 4,50; ab DM 80,–Bestellwert frei; europ. Ausland DM 6,50 (nur Vorausrechnung) vorbehaltlich Preisänderungen

Anzahl	Best.-Nr.	Kurztitel	Preis

Name ______________________

Straße ______________________

PLZ/Ort ______________________

DB 043

Nach dem zweiten Weltkrieg waren auch bei der Deutschen Bundesbahn die schweren Güterzuglokomotiven der Baureihe 44 unentbehrlich. Und so mangelte es nicht an Überlegungen und Versuchen, einige dieser Maschinen durch neue Stehkessel oder Stoker-Feuerung leistungsfähiger zu machen. Doch diese nur an einigen Maschinen ausgeführten Neuerungen setzten sich nicht durch. Als wirkungsvollste Verbesserung erwies sich die Ölhauptfeuerung. Von 1955 bis Mai 1974 (!) wurden 36 Lokomotiven der Baureihe 44 (ab 1968 wurden sämtliche ölgefeuerten Lokomotiven als Baureihe 043 bezeichnet) aus dem Betriebsnummernbereich 087 bis 746 mit Ölhauptfeuerungsanlagen ausgerüstet. Die dafür hergerichteten Tender der Bauart 2'2'T34 konnten je 12m³ Heizöl fassen.

Nur zwei Maschinen, die im Jahre 1973 als Baureihe 044 aufs Abstellgleis rollten, behielten die Rostfeuerung. Schließlich zählten die Lokomotiven der Baureihe 043 zu den letzten planmäßig eingesetzten Dampflokomotiven der Deutschen Bundesbahn. Die Fünfkuppler waren zuletzt ausschließlich im Bw Rheine konzentriert und wurden 1977 abgestellt.



Im Bw Emden stand am 4. Januar 1975 die Lokomotive 043 094 unter Dampf. Foto: H. Fingerle

Absender:

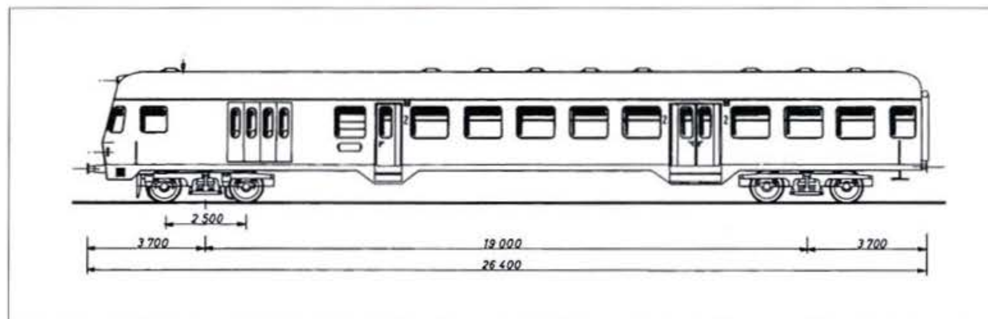
T & M Verlagsgesellschaft

Redaktion
MODELL EISENBAHNER

Postfach 11 004
O-1100 Berlin

BDnrzf 540

Zeichnung im Maßstab 1:240
Nenngröße 0: x 5,3; H0: x 2,76; TT: x 2,0; N: x 1,5; Z: x 1,09.



Um den S-Bahn-Verkehr insbesondere im Ruhrgebiet rationeller zu gestalten und zu modernisieren, beschaffte die Deutsche Bundesbahn ab 1971 Steuerwagen der Gattung BDnrzf 740. Dabei handelte es sich um eine weiterentwickelte Form von Steuerwagen früherer Jahre. Die nicht fährfähigen BDnrzf-Fahrzeuge verfügen außerdem über ein Gepäckabteil. Sämtliche Wagen erhielten Drehgestelle der Bauart Minden-Deutz, die mit Scheibenbremsen und teilweise mit einer Sandstreueinrichtung ausgerüstet wurden.

Ausgewählte Daten: Höchstgeschwindigkeit 140 km/h • Laufkreisdurchmesser 950 mm • Dienstmasse 32,5 t • Sitzplätze 66 • Aborte 1 • Lademasse 4,5 t

Ein Wagen von der Linie 8 …



Art.Nr. 43190





Art.Nr. 43189



Wenn Sie ein Modellstraßenbahner, ein Straßenbahnmodell-Sammler oder einfach ein Fan des öffentlichen, schienengebundenen Nahverkehrs sind, haben wir jetzt etwas Neues für Sie: Das H0-Modell eines 8-achsigen Straßenbahn-Gelenkzuges der Kölner Verkehrsbetriebe. Einmal mit authentischer Ganzflächen-Werbebeschriftung „Night & Day" (lieferbar ca. Ende Juni) und einmal ganz ohne (demnächst bei Ihrem Fachhändler).

Letztere Version wird als Teilbausatz geliefert, damit Sie selbst nach Phantasie oder konkreten Vorbildern Ihre persönliche Straßenbahn gestalten können.

Wenn Sie zu träumen beginnen, vergessen Sie bitte nicht, rechtzeitig beim nächsten Modellbahn-Fachhändler auszusteigen.



A: ROCO MODELLSPIELWAREN
Ges. m. b. H. & Co. KG
A-5033 Salzburg
Jakob-Auer-Straße 8

CH: ROCO MODELLSPIELWAREN AG
CH-9443 Widnau (SG)
Birkenstrasse 109

D: ROCO MODELLSPIELWAREN
Vertriebsgesellschaft mbH & Co.
Handels-KG, D-8228 Freilassing
Georg-Wrede-Straße 49